100 S. Nur € 4,50

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 9
September 2013
62. Jahrgang

Deutschland 4,50 €
Österreich 5,20 €
Schweiz 9,00 sFr
B/Lux 5,30 €
NL 5,80 €
Frankreich/Italien/Spanien/Portugal (cont.) 6,10 €



B13411

MEB-Testreport:
- *L45H von Bemo*
- *VT 137 Stettin von Brawa*
- *Engadin-Set von LGB*

Werkstatt:
- *Begrünung auf den Punkt gebracht*

Güterwagen-ABC
G wie Getreidetransport

Wild oder gepflegt
Das Planlok-Prinzip

Siegen – Gießen direkt
Bundesbahn-Dampf im Dilltal

Die Bibertbahn lebt
Ammerndorfer H0-Hommage

Geheimtipp: ENGADIN

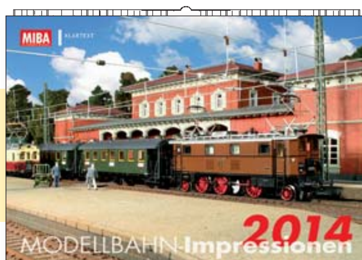
Rhätische Bahn in GRAUBÜNDEN

Zu schade zum Umblättern

Exzellente Bildkalender für Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner – tolle großformatige Begleiter durch das Jahr 2014



Modellbahn Träume 2014
Best.-Nr. 551302 · € 14,95

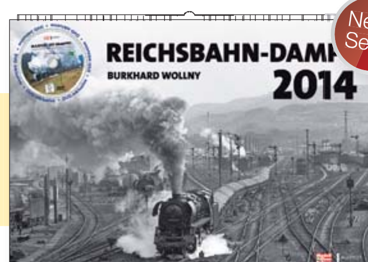


Modellbahn-Impressionen 2014
Best.-Nr. 16284165 · € 9,95

erscheint im Herbst 2013



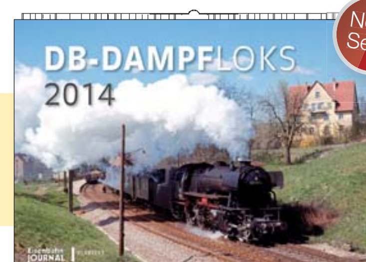
Traumanlagen von Modellbahnprofis 2014
Format 47,5 x 33,0 cm · Best.-Nr. 951302 · € 14,99



Reichsbahn-Dampf 2014
Best.-Nr. 581309 · € 19,95



Reise durchs Ruhrgebiet 2014
Best.-Nr. 581308 · € 9,95



DB-Dampfloks 2014
Best.-Nr. 581310 · € 9,95



Der Taurus – 2014
Best.-Nr. 102130 · € 14,95



Die Baureihe 103 – 2014
Best.-Nr. 102131 · € 14,95



Bahnen und Berge – 2014
Best.-Nr. 102129 · € 14,95



Eisenbahn und Landschaft 2014
Best.-Nr. 551301 · € 9,95

erscheint im Herbst 2013



Züge mit Geschichte 2014
Format 59,5 x 48,0 cm · Best.-Nr. 581307 · € 19,99



NachtZüge 2014
Format 50 x 45 cm · Best.-Nr. 581302 · € 19,95



Original HSB-Kalender 2014
Mit Fotos von NachtZüge-Fotograf und MEB-Redakteur Olaf Haensch.
Format 29,7 x 21,0 cm
Best.-Nr. 581310 · € 9,95

Alle Kalender im Format 49 x 34 cm (wenn nicht anders angegeben) mit 12 Monatsmotiven plus Titel- und Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Bestell-Hotline 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de/kalender

14 Geburtstag im Engadin

Vor 100 Jahren eröffnete die Rhätische Bahn (RhB) ihre Strecke ins Engadin. Dort fuhr man von Beginn an elektrisch.



Titel: RhB-Ge 2/4
Modell: Ferro-Suisse
Foto: Stefan Alkofer



60 Auffällig grün
Monotone Grünflächen vermeidet Wolfgang Langmesser geschickt mit kleinen Tricks.



34 „Meine Lokomotive“
Unterschiede zwischen Planloks und wilden Maschinen waren bei der DR meist sichtbar.



84 Nach Unternbibert-Rügland
Faszinierend echt: Die H0-Bibertbahn der Ammerndorfer Modellbahnfreunde.

TSCHECHIEN

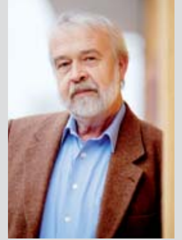
Dampf-Spektakel

☐ Das ČD-Eisenbahnmuseum Lužná u Rakovníka hatte an den Tagen vom 21. bis 23. Juni zum großen Treffen von kkStB-Dampfloks aus mehreren Ländern eingeladen. Aus Österreich kamen 310.23 und 77.28, aus Polen Ol12-7 und Tschechien selbst stellte mit 354.195, 354.7152, 424.0108 und 434.1100 vier weitere betriebsfähige kkStB-Dampfloks, welche die zahlreichen Besucher mit Pendelfahrten und Fotozügen erleben durften. Das Foto zeigt die 1917 gebaute 354.7152, eine Lok der kkStB-Baureihe 429, die von der ČSD als 354.7 eingereiht wurde, auf der Fahrt von Lužná u Rakovníka nach Revnicov entlang der noch bestehenden Telegrafenmasten der Bahnstrecke.

FOTO: SPILLER



SOMMERSONNE UND URLAUBSZEIT


Dr. Karlheinz Haucke

Gut, die von jeher bejubelte Sommerzeit ist auch nicht mehr das, was sie mal war, seitdem die Uhren an Terminen umgestellt werden, die zumeist nicht einmal den Frühling erahnen lassen. Aber spätestens seit der regional recht unterschiedlich ausgeprägten Mückenplage ist klar: Wir haben tatsächlich Sommer!

Sonne, Sand und Schienenwege! Spätestens bei letzteren wird mir bewusst, dass nicht erst in diesem Jahrtausend beim Start in den Urlaub oder in die Ferien, so man sich das Reisen denn überhaupt leisten kann, die Eisenbahn nur noch eine untergeordnete Rolle spielt. Das war in meiner Kindheit und Jugend durchaus anders. Selbst mein Moped nutzte einst den günstigen Stückgutverkehr für den Weg zum fernen Reiseziel.

Versuchen Sie das mal heutzutage, wo selbst der Autozug nur noch Rückzugsgefechte abliefert!

Da lobe ich mir doch die Eidgenossen, bei denen die Eisenbahn noch immer einen wesentlich höheren Stellenwert besitzt. Grund genug, mal einen Schweiz-Urlaub zu planen, von der herrlichen Hochgebirgslandschaft ganz zu schweigen. Den rechtzeitigen Umtausch in Fränkli sollte man freilich nicht vergessen: Voranmeldung und ein bis zwei Tage Wartezeit sind bei deutschen Geldinstituten inzwischen üblich.

Helvetia-Appetitmacher finden Sie übrigens nicht nur in unserem Titelbeitrag, den Sie ab Seite 14 erspähen können.

Apropos, heute schon gespäht oder ausgespäht worden? Nein? Keine Sorge, das wird schon noch! Nur ein unbestätigtes Gerücht ist dagegen, dass bei gewissen Unds in unserer Nationalhymne die Ds gestrichen werden sollen.



FOTO: DIETRICH

Für Fotofreunde: Es handelt sich um einen Bedarfszug mit folgenden Zirka-Fahrzeiten: Löbau ab 8.30 Uhr, Ebersbach 9 Uhr, Zittau gegen 10 Uhr. Die Rückfahrt erfolgt etwa gegen 12 Uhr. Gefahren wird immer mittwochs 14-tägig, fallweise auch wöchentlich.

OSTSÄCHSISCHE EISENBAHNFREUNDE (OSEF)

Wieder unterwegs

☐ Nach Hauptuntersuchung sowie Neulackierung in DR-Farben war die OSEF-105 015 am 5. Juni 2013 mit der Übergabe von Löbau nach Zittau zur bahninternen Versorgung mit Kohle (Schmalspur) und Diesel (Tankstelle für VT) wieder im Einsatz. Überwiegend steht sie für den Sandzug von „ProStein" in Ebersbach zur Verfügung. Eigentlich ist für die Übergabe die OSEF-112 331 vorgesehen, die jedoch bei der Rückfahrt mit einem Sonderzug von der R.SA-Oldienacht in Schwarzenberg mit einem umgestürzten Baum kollidierte, wobei Schaden an Lok und zwei Wagen entstand.



FOTO: BEHRLA

■ Zwischen Spexard und Duisburg verkehrt regelmäßig montags, mittwochs und freitags ein Containerzug. Neben der Bocholter 221 135 kommt häufig die EBM-225 094 vor dem Zug zum Einsatz. Am 21. Juni 2013 brummte die Maschine vor bedrohlicher Wolkenkulisse bei herrlichem Sonnenschein durch Hamm-Lerche in Richtung Duisburg.

ZWISCHENHALT

■ **Die Abbauarbeiten** der Ybbstalbahn haben begonnen: Der Ybbsitzer Bürgermeister Hofmarcher gab grünes Licht für ein Straßenprojekt, das auf der Bahntrasse entstehen soll. Insgesamt wurden 950 Meter Schienen des Ybbsitzer Streckenastes zurückgebaut.

■ **Ab 26. August** gibt es eine TGV-Verbindung von Freiburg nach Paris. Dabei wird die wiedereröffnete Strecke über Neuenburg (Baden) befahren.

■ **98 812 der Ulmer** Eisenbahnfeunde wurde zur Aufarbeitung zur „MaLoWa"-Bahnwerkstatt GmbH nach Klostermansfeld gebracht. Sie soll bis zur Saison 2014 wieder aufgearbeitet sein.

■ **Toffifee-Liebhaber** können sich freuen. Seit 1. August erhält man nach Kauf von fünf Packungen eine deutschlandweit gültige Mitfahrerfahrkarte. Der Preis für die einfache Fahrt liegt demnach bei rund 6,45 Euro. Das Angebot gilt bis zum 7. Dezember 2013.

■ **Europas Schienennetz** ist in den Jahren von 2000 bis 2011 geschrumpft, während zur selben Zeit das Autobahnnetz gewachsen ist. Den Abbau seiner Schienen (minus acht Prozent) trieb Deutschland weit schneller voran als der EU-Durchschnitt (minus zwei Prozent). Im selben Zeitraum vergrößerten Länder wie Italien (plus fünf Prozent), Frankreich (plus sechs Prozent), die Niederlande (plus acht Prozent) oder Spanien (plus elf Prozent) ihre Bahnnetze.

■ **Rhomberg Sersa Rail Group** übernimmt einen Großteil der Mitarbeiter und Österreich-Aufträge der Universale-Bau, eines Tochterunternehmens des insolventen Alpine-Baukonzerns.

ÖSTERREICH

Keine Züge mehr auf der Erzbergbahn

☐ Bereits seit dem 1. Juni 2013 ruht der Verkehr auf der bekannten Museumsbahnstrecke zwischen Vordernberg-Markt und Eisenerz, der österreichischen Erzbergbahn-Bergstrecke. Der schon 1975 gegründete Verein Erzbergbahn führte seit vielen Jahren Fahrten in den Monaten von Juni bis Oktober durch. Ein Winterbetrieb war aufgrund der Kreuzung mit einer Skipiste seit Einstellung des Regelverkehrs nicht mehr möglich. 2010 wurde ein Teilstück der Bergstrecke zwischen den Bahnhöfen Erzberg und Eisenerz verschüttet, so dass dieser Teil seitdem gesperrt ist. Nun gibt es zusätzliche Probleme: Die vereinseigenen Werkstätten mit Heizhaus, in dem die Fahrzeuge untergestellt sind, liegen nicht direkt an der eigenen Strecke, sondern werden über das 2,5 Kilometer lange Streckengleis der Bahnlinie nach Leoben erreicht. Die Strecke von Vordernberg bis nach Trofaiach soll aber verkauft werden. Die ÖBB haben als Kaufpreis 820000 Euro angesetzt, die der Verein nicht aufbringen kann. Ein Verkauf des benötigten Teilstücks fand bisher nicht statt, so dass der Verein seit der Sperrung des bislang gepachteten Streckenabschnitts sein Gelände nicht mehr mit Schienenfahrzeugen verlassen kann. Der Museumsbahnverkehr ruht daher bis auf weiteres.



FOTO: FLEISCHER

Seit 1990 fand auf dieser landschaftlich sehr reizvollen Bahnlinie regelmäßiger Touristikverkehr mit Schienenbussen der Baureihe 5081 statt.

PERSONENVERKEHR

Dieselnetz Niedersachsen-Südost

☐ Die DB Regio AG wird die von ihr bislang gefahrenen Eisenbahnstrecken Göttingen – Kreiensen – Bad Harzburg, Göttingen – Northeim – Nordhausen, Bodenfelde – Northeim, Braunschweig – Seesen – Osterode – Herzberg, Braunschweig – Schöppenstedt und Braunschweig – Salzgitter-Lebenstedt auch künftig bedienen. Reisende bekommen ab Dezember 2014 zwischen Salzgitter-Lebenstedt und Braunschweig und von Braunschweig über Wolfenbüttel nach Schöppenstedt deutlich mehr Züge. Der Zwei-Stundentakt wird zumindest unter der Woche zu einem Stundentakt verstärkt. Insgesamt erhöht sich das jährliche Fahrtenprogramm im Dieselnetz Niedersachsen-Südost um rund 250000 Zugkilometer. Die Qualitätsverbesserungen werden auch in den Zügen selbst sichtbar. Auf Info-Monitoren können sich Reisende künftig über ihre Anschlüsse wie auch Verspätungen informieren. Darüber hinaus steigt die Zahl der Zugbegleiter. In 70 Prozent aller Züge werden künftig Kundenbetreuer mitfahren und Fahrgästen mit Rat und Tat zur Seite stehen.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: PIPLACK

Beim Bahnhofsfest in Wesseling wurde unter anderen auch der ET 201 der KBE (Köln-Bonner-Eisenbahn) ausgestellt. Dieser Triebwagen, auch Silberpfeil genannt, ist der einzige seiner Art, der noch erhalten ist und von den KBEF (Köln-Bonner-Eisenbahn-Freunden) betreut wird. Der Triebwagen wurde 1960 gebaut und steht heute normalerweise im Betriebshof Wesseling bei den KVB. Wir wollen von Ihnen wissen, welcher Hersteller die Triebwagen montierte?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. September 2013 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juliheft lautete: „900 Millimeter“. Gewonnen haben: Hensel, Gunnar, 39356 Weferlingen; Siegert, Ralf, 12555 Berlin; Colditz, Jörg, 18059 Rostock; Schmidt, Klaus, 99817 Eisenach; Stadtler, Martin, 48149 Münster; Rohrbach Klaus, 04860 Torgau; Brendel, Günter, 01069 Dresden; Böhme, Sven, 22549 Hamburg; Selle, Jacqueline, 01099 Dresden; Kraus, Reinhard, 91230 Happurg; Kosak, Jürgen, 04275 Leipzig; Jahn, Kristian, DK-8800 Viborg/Dänemark; Hanisch, Michael, 31135 Hildesheim; Raeschke, Bodo, 06128 Halle/Saale; Letschert, Hans-Dieter, 44143 Dortmund; Klomaschewski, Olaf, 80687 München; Stecher, Heinrich, 06122 Halle; Cichoracki, Joachim, 38302 Wolfenbüttel; Winter, Dirk, 84556 Kastl; Kellner, Helmut, 40882 Ratingen.



FOTO: KLOSECK

In den ersten Juli-Wochen wurde beim Thüringer Eisenbahnverein e. V. im Bahnbetriebswerk Weimar die Raildox-Betriebslok V 100 (9880 3293002-2 D-RDX) in das Firmenfarbkleid umlackiert. Die Lok wird in diesem seit dem 16. Juli 2013 deutschlandweit wieder eingesetzt. Als nächste Restauration und Neulackierung steht im Bahnmuseum Weimar die 118 578 auf dem Programm, welche eine besondere Farbgebung erhalten wird.



FOTO: SCHULZ

Bei Priort auf dem Berliner Außenring konnte man am 5. Juli 2013 einem Überführungszug von der Verkehrs-Industrie-Systeme-GmbH Halberstadt zur Netinera Werke GmbH in Neustrelitz begegnen. Die Fahrzeuge des ehemaligen Lufthansa-Airport-Expresses (Baureihe 403) sollen dort für National Express Rail, falls wirtschaftlich darstellbar, betriebsfähig aufgearbeitet werden.



FOTO: GERLACH

Unter dem Motto Teddybär-Tag durften Kinder, die ihren Teddy mitbrachten, den Zug kostenlos benutzen. Entsprechend war auch die Lok, wie hier am ehemaligen Bf Schönwalde zu sehen, dekoriert.

BERLINER EISENBAHNFREUNDE

Abgestellt

☐ Zum letzten planmäßigen Einsatztag vor Ablauf der Kesselfrist pendelte die „Ampflwang“ der Berliner Eisenbahnfreunde mehrmals auf ihrer Hausstrecke zwischen Berlin-Wilhelmsruh und Basdorf am 7. Juli 2013. Gebaut wurde der Vierkuppler 1925 bei Hanomag in Hannover unter Fabrik-Nr. 9976 für die Wolfsegg-Traunthaler-Kohlenwerks AG in Österreich; von dieser kauften die Berliner Eisenbahnfreunde die Lokomotive im Jahr 1980 und setzten sie nach erfolgreicher Wiederinbetriebnahme ab 1985 ein. Eine erneute Hauptuntersuchung ist an der Lok aufgrund der geänderten gesetzlichen Regelungen nicht mehr vorgesehen. Stattdessen soll die ebenfalls den Berliner Eisenbahnfreunden gehörende 65 1057 wieder betriebsfähig hergerichtet und mit PZB 90 ausgerüstet werden.

NRW

Graffiti adé

☐ Im Betriebwerk Düsseldorf-Abstellbahnhof wurde nun eine weitere Halle angebaut, in der Züge und Wagen von Graffiti effizient befreit werden können. Der Vorteil der Halle liegt darin, dass auf dem kurzen Abschnitt der Fahrdraht stromlos geschaltet werden kann, so dass auch Reinigungsarbeiten am Dach ausgeführt werden können. Früher mussten technisch bedingt mehrere Gleise stromlos geschaltet werden, so dass dies den Betrieb im Werk drastisch störte. Das anfallende Schmutzwasser wird direkt unter dem Fahrzeug aufgefangen und einer Reinigungsanlage zugeführt, die sich unter der Halle befindet. Vor der Installation der Halle mussten Wannen und Planen unter die verschmutzten Fahrzeuge gestellt werden, was umständlich war und die Entsorgung verteuerte. Die DB AG plant, alle Graffiti innerhalb von 24 Stunden von den Fahrzeugen zu entfernen.



FOTO: PIPLACK

Zunächst wird ein Reinigungsgel auf die Graffitiverschmutzungen aufgetragen. Dies muss einwirken und dann wird die gelöste Farbschicht abgezogen. Anschließend wird mit Wasser gewaschen.

■ *Am 4. Juli 2013 hielt die ehemalige UNICEF-101 016, die seit jüngstem mit der Werbung „Jetzt oder nie mit DERTOUR nach Wien" unterwegs ist, auf dem Weg von Leipzig nach Oldenburg kurz in Hannover.*



FOTO: RATHMANN

TOP UND FLOP

TOP: Mehr Züge

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft, die den Regionalverkehr im Auftrag des Bayerischen Verkehrsministeriums finanziert, bestellt bei DB Regio AG auf der Gäubodenbahn zwischen Bogen, Straubing und Neufahrn (Niederbay.) zusätzliche Züge, die einen Stundentakt am Wochenende sowie zusätzliche Verbindungen am Abend ermöglichen.

FLOP: Preistreiberei

Ein Halt eines Personenzuges im Bahnhof Cottbus kostet nun statt 28,55 Euro saftige 44,95 Euro. Bundesweit sind damit Cottbus, Potsdam und Leipzig die teuersten Bahnhöfe. Die DB AG begründet die gestiegene Forderung ihrer Tochter DB Station & Service AG mit dem neuen, umstrittenen Stationspreissystem. Die Trassen- und Bahnhofsgebühren werden von den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Nahverkehrszüge anbieten, direkt an die Bundesländer weitergegeben und somit vom Steuerzahler beglichen. Schon 2012 gab es in Brandenburg Überlegungen, zahlreiche Haltepunkte aufgrund der hohen Kosten künftig nicht mehr zu bedienen.



FOTO: DOLLINGER

■ Umfangreiche Testfahrten mit den neuen Mehrmotor-Traxx der DB-Baureihe 245 finden derzeit in Süddeutschland statt. Nach Versuchen im Schwarzwald sind seit Ende Juni zwei Maschinen auf der Staudenbahn zur Softwareerprobung unterwegs, in der ersten Juli-Woche pendelte parallel ein Zug mit der ersten Serienmaschine 245 004 (und 146 553) zwischen Augsburg und Donauwörth. Als 94472 wurde er über das Altmühltal dorthin überführt.

HAMBURG

DB AG betreibt S-Bahn weiterhin



FOTO: BRÜGGEMANN

Dietrich Hartmann, der HVV-Geschäftsführer (Hamburger Verkehrsverbund), Olaf Scholz, Hamburgs Erster Bürgermeister, Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der DB AG, und Kay Uwe Arnecke, der Geschäftsführer der S-Bahn Hamburg GmbH, (v. l.) im Hamburger Rathaus am 28. Juni vor dem Modell der neuen Baureihe 490 für die Hamburger S-Bahn.

□ Am 28. Juni unterzeichneten Bahnchef Dr. Rüdiger Grube und Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz den neuen Vertrag für die Hamburger S-Bahn und präsentierten ein Modell der zukünftigen Hamburger S-Bahn-Baureihe 490. Der neue Verkehrsvertrag für die S-Bahn Hamburg GmbH gilt ab dem 9. Dezember 2018 für weitere fünfzehn Jahre. Die S-Bahn wird 60 neue Züge der Baureihe 490 beschaffen und mit diesen die rund 50 Züge der Baureihe 472 ersetzen, zehn Züge der Baureihe 472 hat die S-Bahn bereits vorzeitig ausgemustert. Die Züge der Baureihe 474 werden einer Modernisierung unterzogen und erhalten Übergänge zwischen den Wagen. Die Baureihe 490 wird von Bombardier gebaut und geliefert. 450 Millionen Euro wird die S-Bahn investieren, davon fließen 327 Millionen Euro in die Beschaffung der Baureihe 490. Die 490-Züge erhalten eine Klimaanlage und Übergänge zwischen den Wagen. Bereits 2016 sollen acht Prototypen geliefert werden, um diese ausgiebig zu testen. Vier der Prototypen sollen als Zweisystemzüge geliefert werden. Die S-Bahn-Werke in Ohlsdorf und an der Elbgaustraße werden für die neue Baureihe 490 ertüchtigt. Bis 2018 müsste auch eine Entscheidung getroffen sein, ob die AKN elektrifiziert und mit der S-Bahn-Linie S 21 verbunden und ob die S4 nach Ahrensburg gebaut wird, um die erforderlichen Züge rechtzeitig mitzubestellen.

STUTTGART

ET 430 vorübergehend außer Betrieb

□ DB Regio hatte Anfang Juli kurzfristig beschlossen, die neuen S-Bahn-Züge der Baureihe ET 430 für die Region Stuttgart aufgrund von Problemen beim Aus- und Einfahren der Schiebetritte und der Türsysteme vorerst nicht mehr einzusetzen. Bombardier arbeitet nun in enger Abstimmung mit dem Hersteller der Tür- und Schiebetrittsysteme, Faiveley, mit Hochdruck an der Behebung der aufgetretenen Störungen. Sowohl Bombardier als auch Faiveley sind dafür mit zusätzlichem Personal vor Ort im Bahnbetriebshof Plochingen, um an allen neuen Zügen nochmals eine Überprüfung der Einstellungen der Türen und der Schiebetritte sowie der Überwachungssensorik vorzunehmen. Die „Heiligen ET", wie die Triebwagen der Baureihe 420 in Fankreisen bezeichnet werden, haben so in der Region eine Gnadenfrist bekommen.



FOTO: KAUFFELD

Die massiven Verzögerungen bei den Halten brachten den gesamten S-Bahn-Fahrplan in Schieflage, so dass es zur Stilllegung keine Alternative gab.



FOTO: KLEIN

Oldies but Goldies: Seit Anfang Juli kam es im Bhf Münster/Westfalen fast täglich zu einem Treffen der E-Lok-Veteranen der früheren Deutschen Bundesbahn: Die E 18 047 weilte bis Mitte Juli zu den „Westfalendampf-Sonderfahrten" in Münster, während 103 235 fast täglich im IC-Plandienst mit dem IC 118/119 zu beobachten war. Am 7. Juli 2013 hatte 103 235 Ihren Zug gerade in die Abstellgruppe gedrückt, um wenig später für die Folgeleistung am kommenden Morgen an das andere Zugende umzusetzen.



FOTO: KLEIN

■ *Während der Bauarbeiten auf der Sennebahn (Bielefeld-Brackwede – Paderborn) kamen unter anderem 212 376 sowie die 261 671 der „Aggerbahn, Lokvermietung Andreas Voll" zum Einsatz. Beide Fahrzeuge sind im klassischen ozeanblau-beigen Farbschema der Epoche IV beschriftet. Die Aufnahme zeigt die beiden Loks am 22. Juni 2013 vor Arbeitszügen im Bahnhof Sennelager. Inzwischen wurde der Lokbestand um die ebenfalls blau-beigefarben lackierte 215 082 erweitert.*



FOTO: DIETIRCH

Im Juni 2013 wurde 199 013 von SOEG-199 018 nach Zittau-Vorstadt geschleppt, um anschließend auf den bereitstehenden PRESS-Tieflader verladen zu werden. Anschließend ging es dann nach Mügeln, um dort beim Schülerverkehr zum Einsatz zu kommen.

SACHSEN

Stets zu Diensten

□ Nachdem man bei der Zittauer Schmalspurbahn vor einiger Zeit die Diesellok 199 018 (L45H, siehe auch S. 28 in diesem Heft) in Dienst gestellt hatte, wurde 199 013 nicht mehr benötigt. Zudem wären auch umfangreichere Arbeiten zum weiteren dauerhaften Betrieb notwendig gewesen. So stand sie einige Jahre abgestellt und wurde im Herbst 2012 zur Döllnitzbahn umgesetzt, um dort den Schülerverkehr abzusichern. Eine Aufarbeitung schien nun endgültig nötig, und so kehrte sie im Frühjahr 2013 nach Zittau in die dortige Werkstatt zurück. Sie konnte dann Ende Mai bei einer Lastprobefahrt ohne Fenster, ohne Lampen jedoch schon mit lackierten Fahrwerk in Bertsdorf angetroffen werden.

ZEITREISE

Kurze Blütezeit vorbei



FOTO: NEUMANN

Im Jahr 2001 stehen die Schienenbusse nach Rathenow und Neuruppin zur Abfahrt bereit,...



FOTO: WAGNER

...während es heute auf diesen Strecken keinen Personenverkehr mehr gibt. Der Teil des Bahnhofs Neustadt (Dosse) ist ohne Betrieb.

■ Innerhalb weniger Jahre am Ende des letzten Jahrtausends entwickelte sich die Prignitz zu einem Eldorado für die Fans der Schienenbusse, die bei der Deutschen Bahn AG in Westdeutschland zu diesem Zeitpunkt bereits schon größtenteils von der Bildfläche verschwunden waren. Die von Thomas Becken gegründete Prignitzer Eisenbahn hatte die Rettung der Nebenbahnen in Brandenburg als ursprüngliches Ziel. Mit noch brauchbaren Schienenbussen übernahm er den Personenverkehr und löste damit teure lokbespannte Züge ab. 2001 war die Nebenbahnwelt in Neustadt (Dosse) noch fast in Ordnung. Aber bereits Ende 2003 wurde der Verkehr nach Rathenow eingestellt und die Strecke bald darauf stillgelegt. Auch der Verbindung von Neustadt (Dosse) nach Neuruppin blieb 2006 die Einstellung des Personenverkehrs nicht erspart. Damit hatte der Flügelbahnhof seine Funktion verloren. Der Strecke nach Neuruppin blieb die Stilllegung allerdings erspart. Sie wird heute von der Regio Infra Gesellschaft mbH im Güterverkehr betrieben.

Das Engadin feiert den Geburtstag seiner Bahn

Vor 100 Jahren eröffnete die Rhätische Bahn (RhB) ihre Strecke vom Ober- ins Unterengadin. Das Besondere: Dort fuhr man von Beginn an mit der Kraft des elektrischen Stroms. Die RhB und das Engadin steckten hohe Erwartungen in die Bahn, nicht alle wurden erfüllt.

FOTO: BERNHARD WILLEN

Im Tal der Ruhe



Die BoBo-2 (Ge 4/4 II) 630 „Trun" überquert am 20. Mai 2011 mit ihrem Regionalzug den Val-Mela-Viadukt zwischen Cinuos-chel und Brail. Bei den Bauarbeiten stürzte im Jahr 1911 das Lehrgerüst ein und riss zwölf italienische Arbeiter mit in den Tod.

Das alles überstrahlende Zentrum des Engadins ist St. Moritz, einer der weltweit bekanntesten Orte der Schweiz. Touristen, die dorthin fahren, suchen vor allem im Winter weniger die Ruhe, sondern vielmehr eine mondäne Jet-Set-Atmosphäre und polyglottes Vielvölkergemisch. Doch es bedarf nur weniger Kilometer Bahnfahrt, um der Aufgeregtheit des Engadiner Zentrums zu entfliehen, wenige Kilometer entlang des Inns, namensgebender Fluss des Tals.

Das Oberengadin rund um St. Moritz hatte bereits 1903 Schienenanschluss, als die Albulabahn das Schweizer Hochtal aus Chur, dem Zentrum Graubündens, kommend, erreichte. Außen vor blieben die Orte des Unterengadins, nördlich von Bever sowie das Val Mustair (Münstertal). Schnell ergriffen die Gemeinden entlang des Inns die Initiative für eine Bahn, die in Bever Anschluss an die Rhätische Bahn haben sollte. Die Gemeinden mussten in finanzielle Vorleistung gehen, um den Kanton und die RhB gemäß Bündner Eisenbahngesetz veranlassen zu können, eine Bahnlinie zu projektieren. Wenig überraschend war die Beteiligung der Oberengadiner Gemeinden zwischen Bever und Zernez zurückhaltender als jene der Unterengadiner Orte. Im Oberengadin waren die Schienen ja bereits angekommen. 1909 begannen die Bauarbeiten und vier Jahre später, am 28. Juni 1913 erfolgte die feierliche Eröffnung.


FOTO: SLG. RHB

Die Leistungen der Heerscharen von Arbeitern, die Anfang des 20. Jahrhunderts ohne schweres Gerät solch ein Bauwerk errichteten, fordern noch heute größten Respekt.

Das Val-Püzza-Viadukt zwischen Ftan Baraigla und Ardez mit Blick auf das Schloss Tarasp. Eine Ge 4/6 zieht in den Anfangsjahren der Engadiner Linie einen kurzen Personenzug. Im Hintergrund ist der 3174 Meter hohe Piz Pisoc zu erkennen.

FOTO: SLG. RHB



Die Engadiner Linie schmiegt sich an den Verlauf des Inn. Vor allem der Unterengadiner Teil zwischen Zernez und Scuol ist geprägt von aufwendigen Kunstbauten.



FOTO: PETER WILLEN

Ge 2/4 207, eine der Engadiner Lokomotiven, die für diese Linie beschafft wurden, hat im Jahr 1971 einen urigen GmP am Haken.

Der RhB-Lokführer Bernhard Willen, der in Samedan zwischen Bever und St. Moritz lebt, ist häufig auf der Engadiner Linie unterwegs. Für ihn ist die Strecke eines der Highlights im Netz der Rhätischen Bahn: „Für mich als Lokomotivführer ist es die schönste Linie. Sie besitzt nur moderate Steigungen mit maximal 25 Promille und überwiegend großzügige Kurven. Dazu hat die Engadiner Linie wahnsinnig schöne Viadukte wie etwa den Val-Tuoi-Viadukt kurz vor Guarda." Vor allem im Unterengadin verkehren die Züge auf einer Vielzahl von Kunstbauten beziehungsweise durchqueren zahlreiche Tunnel. Immerhin befindet sich auf der Engadiner Linie mit dem 2350 Meter langen Tasna-Tunnel zwischen Ardez und Ftan der zweitlängste Tunnel der RhB und der Magnacuntunnel zwischen Guarda und Ardez ist mit 1900 Metern Länge kaum kürzer.

BoBo I (Ge 4/4 I) 607 „Surselva" in Ursprungsausführung mit Stirntüren im winterlichen Engadin im Jahr 1958.

FOTO: PETER WILLEN



FOTO: ALKOFER

Die markanten Engadiner Bahnhöfe sind aus Stein im Gegensatz zu vielen anderen RhB-Linien, wo häufig Holz genutzt wurde.


FOTO: BERNHARD WILLEN

Auch auf der Engadiner Linie findet Güterverkehr statt. Ge 6/6 II „Curia“ hat am 11. Mai 2005 einen stolzen Güterzug mit 64 Achsen (!) am Haken.

Für den (Bahn-)Touristen ist die Reise entlang der Strecke zwischen Bever und Scuol aber nicht nur wegen der eindrücklichen Streckenführung und der aufregenden Kunstbauten lohnenswert. Es sind vor allem die ruhigen Orte entlang der Strecke, die zum Besuch einladen. Typische massive Engadiner Bauten prägen die Ortskerne. An vielen Gebäuden sind noch die charakteristischen gemalten Verzierungen, die so genannten Sgraffittos, zu bestaunen. Kein Gebäude gleicht dem anderen. Wer Entspannung sucht, findet sie hier.

Für Bernhard Willen ist auch die Entstehungsgeschichte bemerkenswert. Im Rahmen des diesjährigen Jubiläums seien bei der Aufarbeitung der Geschichte nochmals neue Details hinzugekommen.

Große Hoffnungen bleiben unerfüllt

Schon 1903 begannen die Planungen für die Engadiner Linie. Nach dem Gotthard-Trauma im Jahr 1871, als die zentrale Nord-Süd-Alpenquerung des Schweizer Schienenverkehrs entgegen den Erwartungen der Graubündener an ihrem Kanton vorbeigeführt wurde, sollte die Engadiner Linie nochmals einen Versuch starten, die Region an den internationalen Fernverkehr anzuschließen: In den Planungen für die Engadiner Linie, die der Erbauer der

Eine modernisierte BoBo I vor stahlblauem Himmel im Herbst, eine der schönsten Reisezeiten fürs Engadin, wenn die Lärchen ihre goldgelbe Farbe annehmen.

FOTO: ECKERT



FOTO: ECKERT

„Vor 30 Jahren, als ich noch Lehrling war, da fuhren noch die alten BoBo I in Ursprungsausführung“, erinnert sich Bernhard Willen gerne.



FOTO: KÜSTNER

Am 13. Juli 1997 erreicht die historische RhB-Dampfklok G 4/5 108 mit einem Sonderzug Susch. Planmäßig hat es hier nie geraucht.

Albulabahn, Professor Dr. Friedrich Hennings, durchführte, war im Norden eine Verlängerung von Scuol bis ins österreichische Landeck vorgesehen, im Südwesten sollte ein Anschluss über den Malojapass nach Chiavenna erfolgen beziehungsweise von Zernez über den Ofenpass nach Südtirol. Der erste Weltkrieg machte all diese Pläne zunichte.

Bei den Planungen galt es auch festzulegen, welche Linienführung die zu bauende Strecke haben sollte. Die Planer entschieden sich für die so genannte Talbahn, die dem Inn so nahe wie möglich folgte und nur moderate Steigungen aufwies. Das hatte jedoch den Effekt, dass einige Bahnhöfe im Unterengadiner Abschnitt bis heute wie Einsiedeleien wirken, etwa in Guarda oder Ftan. Der namensgebende Ort liegt einige Höhenmeter darüber. Früher setzte das noch einen ordentlichen Anstieg zu Fuß voraus. Heute warten meist das Postauto oder Kleinbusse der Hotels und Pensionen auf die ankommenden Fahr- und Feriengäste.

Ein bedeutender und mutiger Schritt war der von Beginn an elektrische Betrieb. An dieser Stelle kam der Engadiner Linie ihr später Bau im Vergleich zu den anderen Strecken der RhB zugute. Im Jahr 1913 war die Wechselstromtechnik bereits hinreichend ausgereift. Vor allem positive Ergebnisse auf dem Versuchsabschnitt Spiez – Frutigen der Lötschbergbahn ermutigten die Verantwortlichen. Allerdings wählte man wegen des kleineren Lichtraumprofils der meterspurigen Bahn eine verminderte Fahrdrahtspannung von 11000 Volt, anstelle von 15 kV, bei gleicher Frequenz von $16^2/_3$ Hertz.

Elektrische Gehversuche: Neue Technik, neue Loks

Die RhB musste nun elektrische Lokomotiven in Auftrag geben, die traditionell bei SLM in Winterthur entwickelt und gefertigt wurden. Den elektrischen Teil der



FOTO: KÜSTNER

Das Krokodil Ge 6/6 I 414 hat mit dem Güterzug 4572 am 9. Februar 1993 einen kurzen Aufenthalt in Zernez.



FOTO: GÜNTHER

Wie es sich gehört, beklebte die RhB auch eine ihrer Maschinen mit Werbung für das besondere Jubiläum: Ge 474 II 620 „Zernez" zeigte sich auch am Feier-Wochenende.





FOTO: ALKOFER

In Zuoz stand die Taufe des neuen vierteiligen ABe 4/16-Allegra-Triebzugs 3104 auf dem Programm.

Maschinen lieferten BBC, MFO und die AEG. Für die Erstausstattung der Engadiner Linie wurden sieben Stangenloks der Reihe Ge 2/4 und acht Maschinen der Reihe Ge 4/6 beschafft, die später auf dem gesamten elektrifizierten Stammnetz der RhB zum Einsatz gelangten. Schon kurz nach ihrer Eröffnung war die Rhätische Bahn das wichtigste Verkehrsmittel im Engadin.

Besonders profitiert von ihr haben die großen Unterengadiner Kurhotels in Scuol (Bad Schuls), Tarasp und Vulpera, die ihren Gästen nun eine deutlich bequemere Anreise als per Kutsche anbieten konnten.

Auch wenn inzwischen das Auto die dominierende Rolle im Verkehr besetzt hat, ist die Eisenbahn in Graubünden, be-

Die Museumslok Ge 4/6 353 hat am Jubiläumswochenende auf dem Nairs-Viadukt kurz hinter Scuol einen passenden Museumszug am Haken.

FOTO: GÜNTHER



FOTO: ALKOFER

Der Allegra-3104 hört in Zukunft auf den Namen „Achilles Schucan", Eisenbahningenieur und erster Direktor der Rhätischen Bahn.

sonders die schmalspurige Rhätische Bahn, keinesfalls eine Touristen- oder gar Museumsbahn. So verzeichnet auch die Engadiner Linie regen Güterverkehr, heute meist in Form von Containern und Wechselbrücken. Mineralölprodukte werden mittels Kesselwagen angeliefert.

Die Verbindung von Ober- und Unterengadin ist sowohl betrieblich interessant

Eine Klimareise auf 50 Kilometern Länge

wie auch topographisch anspruchsvoll. Während Bever noch auf 1710 Metern über dem Meeresspiegel liegt, befindet sich der Endort Scuol nur mehr auf 1287 Metern über Normalnull. Auf einer Streckenlänge von rund 50 Kilometern überwindet die Bahn einen Höhenunterschied von weit über 400 Metern. Mit der RhB lassen sich so die klimatischen Besonderheiten des Engadins bewusst erleben: „Wenn im Oberengadin der Schnee gerade geschmolzen ist und die Landschaft dort noch braun ist, dann ist in Scuol meist schon alles satt grün", erzählt Willen.

Eine erhebliche Aufwertung des Engadiner Schienenverkehrs erfolgte durch die Inbetriebnahme des Vereinatunnels im Jahr 1999. Der fast 20 Kilometer lange Tunnel verbindet zwischen Klosters und Sagliains das Prättigau mit dem Engadin und rückte vor allem das Unternengadin mehr an die Zentren Landquart und Chur heran. Die Autoverladung, die dort ebenfalls stattfindet, schuf eine verbesserte und vor allem wintersichere Straßenverkehrsanbindung des Engadins an die Zentralschweiz.

Es gab viele gute Gründe für die Rhätische Bahn, am Wochende, 29./30. Juni 2013, beinahe auf den Tag genau 100 Jahre nachdem die Strecke eröffnet wurde, diesen Teil ihres Netzes groß zu feiern. Während der Samstag noch ziemlich verregnet war, strahlte am Sonntag die Sonne mit den zahlreichen Gästen aus nah und fern um die Wette. Die RhB setzte zwei pendelnde historische Sonderzüge zwischen Bever und Scuol ein. An den Bahnhöfen von Bever, Zuoz, Lavin und Scuol gab es Bahnhofsfeste mit Musik, regionalen Spezialitäten und vielen Informationen zur Engadiner Linie im Speziellen und der RhB im Allgemeinen.

Auch wenn die Engadiner Linie stets ein wenig im Schatten der Unesco-Welterbe-Strecken Albula- und Bernina-Bahn steht, die Fahrt entlang des Inns, der sich im Laufe tausender Jahre tief ins Engadin eingegraben hat, eingerahmt von der famosen Silvretta-Gruppe im Westen und dem Sesvenna-Gebirge im Osten mit zahlreichen, ganzjährig schneebedeckten Gipfeln weit jenseits der 3000 Meter ist ein wunderbares Erlebnis zu allen Jahreszeiten.



FOTO: BERNHARD WILLEN

Kurzfristig in Bever ausgestellt: Die neue Rhb-Diesellok-Type, die von Schalke gebaut wird (siehe MEB 6/13)



FOTO: ALKOFER

In Scuol zeigte der Club 1889 seine Exponate, darunter das erst seit kurzem restaurierte Bernina-Krokodil.

„Von mir aus könnte die Engadiner Linie genauso zu den Welterbe-Strecken zählen. Sie ist genauso schön", ist sich Bernhard Willen sicher. □ *Stefan Alkofer*



Auch das Krokodil 414 war am Feierwochenende mit dem historischen Pullman-Zug im Einsatz und überquert den Inn-Viadukt kurz vor Cinuos-chel-Brail.

FOTO: GÜNTHER

Das neue Bahnmuseum Albula



FOTO: ALKOFER

In einem ehemaligen Militärlager, dem Bergüner Zeughaus, in unmittelbarer Bahnhofsnähe entstand das Bahnmuseum Albula.

Sollten Sie sich nun auf den Weg ins Engadin machen wollen, um die Bahnlinie zwischen Bever und Scuol im 100. Jahr ihres Bestehens kennenzulernen oder erneut zu erleben, dann sollten Sie einen Abstecher ins nahe Bergün an der Albulabahn unbedingt einplanen. Dort eröffnete vor gut einem Jahr das Bahnmuseum Albula, das sich der Albulabahn im Speziellen und der Geschichte der Rhätischen Bahn und ihrer Ursprünge im Allgemeinen ausführlich widmet.

Es wurde auch höchste Zeit für ein derartiges Museum. Träger des Museums ist jedoch nicht die RhB, sondern eine Stiftung, was dem Museum vor allem bei wechselnden Ausstellungen ein paar Freiheitheitsgrade mehr einräumt. Nichtsdestotrotz unterstützt die RhB das Museum ideell wie auch finanziell, erläutert die Marketing-Leiterin des Museums, Nora Hauswirth.

Einer der wichtigsten Köpfe und eine treibende Kraft hinter dem Projekt ist Gion Caprez, studierter Physiker und heute Lokführer der Rhätischen Bahn sowie Konservator des Museums, der auch aktiv an der Bewerbung für den Welterbe-Status der Albula- und der Berninabahn mitwirkte. Er ging schon seit 15 Jahren mit der Idee für dieses Museum schwanger.

Das Bahnmuseum Albula ist ein modernes, kleines aber feines Haus, das die Entwicklung der Bahnen in Graubünden erleben lässt. Dort werden nicht einfach nur Exponate gezeigt, die erklärende Tafeln tragen. Die Museumsmacher setzen gezielt auf audiovisuelle Erlebnisse. Hier führen wichtige Köpfe aus der Frühzeit der Rhätischen Bahn fiktive Diskussionen über Streckenführungen in Graubünden. Die Einrichtung des Museums veranschaulicht nochmals die alpine Landschaft, in der die Bahn betrieben wird, und unterstreicht die Herausforderungen, welche die Bahnbauer zu bewältigen hatten. Auch für die jungen Eisenbahnfreunde gibt es viel zu erleben. Sie können in historische Gewänder schlüpfen oder anhand von Holzklötzen die Eigenschaften eines Steinbogenviadukts erfahren.

Über 600 Exponate aus allen Bereichen des Bahnbetriebs besitzt und zeigt das Bahnmuseum. Lediglich das rollende Material ist bis auf das unübersehbare Krokodil vor dem Eingang nur in Form von Modellen zu besichtigen. Für die Ausstellung von Fahrzeugen ist kein Platz.

Dafür kann man viele von der RhB genutzte Fahrzeuge auf der wunderbaren 0m-Anlage Bernhard Tarnutzers entdecken, die im Erdgeschoss viel Raum findet und von der man in diesem Heft ab Seite 80 einen ersten Eindruck gewinnen kann.





Schon das Entrée des Museums lädt zum Verweilen ein. Im Eingangsbereich ist auch ein kleines Café eingerichtet, wo es sich auf historischen RhB-Möbeln sehr gut aushalten lässt. Eine Büchertheke enthält ein ausgewähltes Buchprogramm zum Thema Eisenbahn.



In einem Krokodilführerstand ist ein Fahrsimulator untergebracht, den die Besucher nutzen können.



Der Kopfhörer ist ein unverzichtbares Utensil im Bahnmuseum.



FOTOS (6): BAHNMUSEUM ALBULA

Die Lampeninstallation steht symbolisch für den elektrischen Zugbetrieb auf den Strecken der Rhätischen Bahn.



An vielen Stellen im Museum wird einem verdeutlicht, dass es hier um die Geschichte einer Gebirgsbahn geht.

Sehenswert: Das Engadin



Das Hotel Piz Linard im Herzen Lavins ist ein echtes Engadiner Schmuckstück.

Abseits vom mondänen St. Moritz bietet das Schweizer Inntal viel Ruhe und Erholung. Da passt es, dass hier vor über 100 Jahren der bis heute einzige Schweizerische Nationalpark (http://www.nationalpark.ch) entstand, dessen Ziel es ist, ein Stück ursprüngliche Bergwelt zu konservieren. Die zahlreichen kleineren Gemeinden zwischen Maloja und Martina sind ein ideales Reiseziel für Wanderer, Mountainbiker, Langläufer, Skifahrer und nicht zuletzt Eisenbahnfreunde, denen sich spektakuläre Fotomotive bieten. Das Engadin ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen. Wer mit dem Zug aus Deutschland anreist, steigt in Chur oder Landquart in die Züge der RhB; entweder via Prättigauer Linie über Klosters und durch den Vereina-Tunnel direkt ins Unterengadin oder über die Albula-Strecke ins Oberengadin. Und wo der Zug nicht hinfährt, kommt in der Schweiz noch immer das Postauto.



FOTOS: ALKOFER

Blumenpracht im Herzen von Ardez: Die Gemeinde mit ihren authentischen Häusern lohnt einen Besuch.

Die berühmte Lötschbergbahn feiert 2013 ein besonderes Jubiläum: Vor 100 Jahren nahm die von Beginn an elektrifizierte Alpenbahn ihren Betrieb auf. Wahrlich Grund genug für eine große Feier in Frutigen und auf der Lötschberg-Nordrampe.

100 JAHRE UNTER STROM



FOTOS: ARMIN SCHMUTZ

Zum Dessert am Sonntagabend gab es noch ein besonderes Schmankerl: Doppeltraktion von BLS-Ae 6/8 205 und der Ae 6/8 208 von Swisstrain.

Im Jahre 1906 beschloss der Bernische Große Rat den Bau einer neuen Bahnstrecke von Frutigen nach Brig. Dazu gründete er die Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS). In kürzester Entwicklungszeit wurde die Bergstrecke gebaut und bereits am 31. März 1911 gelang der Durchschlag des 14,6 Kilometer langen Lötschbergtunnels zwischen Kandersteg und Goppenstein. Am 28. Juni 1913 erfolgte die Eröffnungs-



Bei der Ausstellung zur aktuellen BLS war die Bombardier-187002 „Traxx AC Last Mile" ausgestellt, von der die BLS drei Stück bestellte.



Die legendäre BLS-Ae 4/4 251 am 30. Juni 2013 mit vier BLS-Erste-Klasse-Wagen auf der Fahrt von Frutigen nach Kandersteg.



Bei der Ausstellung historischer BLS-Fahrzeuge bot sich die Gelegenheit für stimmungsvolle Nachtfotos mit EZB-Ce 4/6 307 und BN-BDe 4/6 736.

fahrt auf der von Anfang an elektrifizierten Strecke – eine Pioniertat im Schweizer Bahnwesen.

Fast auf den Tag genau fand 100 Jahre später am Wochenende des 29. und 30. Juni 2013 der erste von zwei großen Jubiläumsanlässen statt, das so genannte Nordrampenfest zwischen Frutigen und Kandersteg.

18000 Besucherinnen und Besucher aus der Region, der übrigen Schweiz und dem Ausland zirkulierten an beiden Tagen auf dem Festgelände, meldete die BLS in ihrer Pressemitteilung. Zum offiziellen Festakt am Samstag reiste Bundesrätin Doris Leuthard im historischen Extrazug, bespannt mit der Ae 6/8 205, aus Bern an ebenso wie auch die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer und der Walliser Staatsrat Jean-Michel Cina sowie weitere Gäste.

Für die An- und Abreise nach Frutigen setzte die BLS neben den stündlich verkehrenden „RegioExpress"-Zügen „Lötschberger" rund 60 Extrazüge ein, die zum Teil mit den neuen Stadler-Doppelstockzügen RABe 515 „MUTZ" in Dreifachtraktion sowie mit EW III-Pendelzügen gefahren wurden.

Während es samstags wie aus Kübeln goss, machte Petrus am Sonntag mit strahlend blauem Himmel alles wieder gut.

Schwerpunkt des Nordrampenfestes war der bekannte Bahnhof Frutigen. Beim alten Bahnhof konnten Besucherinnen und Besucher eintauchen in die Belle Époque. Die BLS präsentierte hier sieben ihrer noch vorhandenen zwölf historischen Triebfahrzeuge. Zeitgemäß gekleidete Personen wie zum Beispiel die Damen der Gruppe „Vieille Prune" (alte Pflaume), die gar nicht so „vieille" sind, lockerten das Geschehen auf. Freuen dürfen sich alle Fans auf den schon ausgestellten und sich in Aufarbeitung befindenden Triebzug BDe 4/6 Nr. 736 „Blauer Pfeil".

Beim Interventionszentrum, auf der Ostseite des Bahnhofs präsentierte sich die BLS von ihrer modernen Seite mit zahlreichen Exponaten: Loks, Trieb-, Bau- und Unterhaltsfahrzeugen sowie diversen Demonstrationen. Unter anderem wurde auch das neueste Produkt aus dem Hause Bombardier gesichtet, die 187 002 „Traxx AC Last Mile" mit Diesel-Hilfsmotor für Fahren auf nicht elektrifizierten (Anschluss-) Gleisen. BLS orderte drei Stück. Ebenfalls ausgestellt war ein Wagen des zukünftigen „TransGoldenPass", ein umspurbarer Panoramawagen, der die Strecke Montreux – Interlaken sowohl auf Schmal- wie auch auf Normalspur wird befahren können.

Alte und moderne BLS treffen sich in Frutigen

Höhepunkt waren die halbstündlichen Fahrten ab Frutigen und ab Kandersteg mit den historischen Lokomotiven Ae 6/8 205, Ae 4/4 251 sowie dem Triebwagen Be 4/4 „Wellensittich", der aber zufolge einer kleinen Unpässlichkeit von einer Re 4/4 gezogen respektive geschoben werden musste. Zu Gast war auch die frisch aufgearbeitete Ae 6/8 208 von Swisstrain mit drei Wagen des Prestige-Continental-Express (PCE). Zur Freude aller Fans und Fotografen gab es samstags eine Doppeltraktion von Frutigen nach Kandersteg mit den beiden Ae 6/8 und dem vereinigten Wagenmaterial des Swiss Classic Train und des PCE.

Weitere Höhepunkte standen an: Am 15. Juli 2013 jährte sich zum 100. Mal der Tag der Betriebsaufnahme. Aus diesem Anlass verkehrte ein historischer Extrazug von Bern via Kandersteg und Brig nach Domodossola. Am 7. und 8. September 2013 folgt das Südrampenfest zwischen Goppenstein und Brig mit Events an sechs Bahnhöfen der Südrampe, Shuttlefahrten im Viertelstundentakt sowie einer Fahrzeugparade über den Luogelkinviadukt bei Hohtenn (www.bls.ch/100). ☐ *Armin Schmutz*



BN-Be 4/4 761 „Wellensittich", geschoben von einer BLS-Re 4/4 bei Blausee. Weil im Programm versprochen, wurde der beliebte Wellensittich trotz Defekts auf die Strecke geschickt.



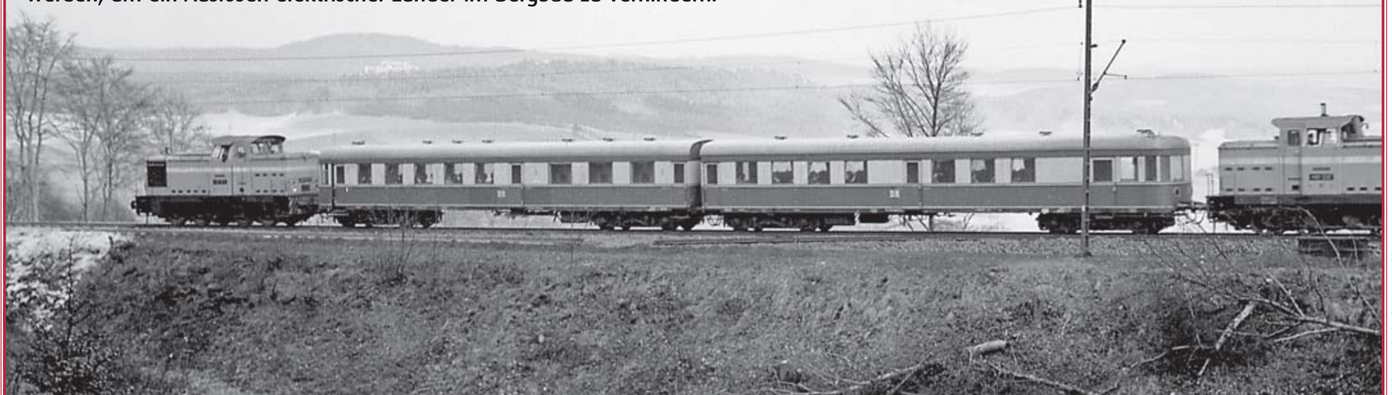
Oft verstärkt durch einige Beiwagen liefen die „Stettiner" im Dresdner Vorortverkehr, bevor sie durch moderne V180-bespannte Doppelstockwendezüge abgelöst wurden (s.a. MEB 7/2013). In der Mittagshitze eines Sommertages des Jahres 1963 hält VT 137 329 in Kurort Rathen.

Die zweiteiligen VT 137 der Bauart „Stettin" kamen erst nach dem Zweiten Weltkrieg zu den ihnen zugedachten Vororteinsätzen. Ein Zug hat bis heute überlebt.

Ganz uneinheitlich

Analog zu den Triebwagen der Bauart „Ruhr" beschaffte die DRG auch für den beschleunigten Vorortverkehr im Raum Stettin eine Serie von sechs zweiteiligen Triebwagen mit dieselhydraulischem Antrieb, der kurz darauf eine zweite, größere Serie folgte. Die insgesamt 16 Triebwagen erhielten die Nummern VT 137 326-331 a/b sowie VT 137 367-376 a/b und konnten im Zeitraum April 1940 bis Mai 1941 abgenommen werden.

Als durchgängige Doppeltriebwagen mit Einzeldrehgestellen und Unterfluranttrieb wichen die bei der Görlitzer WUMAG gebauten „Stettiner" deutlich von den Einheitstriebwagen und der Bauart „Ruhr" ab und boten mehr Platz für die



Mit zwei V 60 wurde VB 147 551 am 29. März 1966 als Personenzug auf der Rübelandbahn eingesetzt. Die neue Fahrleitung musste regelmäßig abgeschaltet werden, um ein Auslösen elektrischer Zünder im Bergbau zu verhindern.

FOTO: HANS-JOACHIM LANGE

Fahrgäste. In drei Abteilen der 2. Klasse konnten 18 Fahrgäste Platz nehmen. 102 Plätze gab es in der 3. Klasse (bei der DR 1./2. Klasse). Sechs Türen pro Wagenseite ermöglichten zügige Fahrgastwechsel. Eine weitere, breitere Tür war für die Verladung von Post und Gepäck vorgesehen.

Zwei liegend angeordnete 202-kW-Dieselmotoren von Deutz, DWK, MAN oder Daimler-Benz wirkten über ein hydrodynamisches Voith- oder AEG-Getriebe sowie ein Achswendegetriebe auf jeweils eine Treibachse pro Wagen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h waren die „Stettiner" bedingt auch auf Hauptstrecken einsetzbar.

Die Züge sollen in Pommern noch kurzzeitig zum Einsatz gekommen sein, bevor sie zugunsten des Treibstoffdurstes des Weltkriegs das Schicksal der meisten Dieseltriebzüge teilten: Abstellung und Wehrmachtsreserve. Von den 1945 neun in der sowjetischen Besatzungszone vorgefundenen Fahrzeugen gelang es, bis 1950 drei für den Einsatz zu ertüchtigen, nämlich die VT 137 329, 331 und 371. Ihnen folgte in den 1950er-Jahren noch VT 137 373. Die Einheiten fuhren zunächst beim Bw Berlin Anhalter Bahnhof, später wurden sie nach Halle (Saale) sowie Dresden-Pieschen umgesetzt. VT 137 329 und 373 sowie die nicht betriebsbereiten VT 137 374 und 376 wurden bis 1966 ausgemustert. VT 137 328 war bereits 1955 ausgeschieden. Die verbliebenen beiden noch bis Mitte der 60er-Jahre eingesetzten VT 137 331 und 371 hat man zu Beiwagen (VB 147 553 und 554) umgebaut. Die VB 147 551 und 552 waren schon 1963 aus den noch vorhandenen VT 137 367 und 368 entstanden. Alle vier Beiwagengarnituren erhielten 1970 noch die EDV-Nummern 197 840 bis 843.



FOTO: OLAF HAENSCH

197 840 diente viele Jahre in Aschersleben als Herberge der AG 7/11 des DMV und ihrer damals weithin bekannten TT-Anlage (Foto vom 5. Juni 1992).



FOTO: JÜRGEN KREBS

Der letzte erhaltene Beiwagen, heute im Besitz des Eisenbahnclubs Aschersleben, wurde 2001 äußerlich aufgearbeitet. 2008 war er auf einer Ausstellung in Egeln zu sehen.

Bei Modellbahnern blieb ein „Stettiner" erhalten

Zur Deutschen Bundesbahn waren vier „Stettiner" gelangt, davon wurden die VT 137 369, 370 und 326 reaktiviert, zur neuen Baureihe VT 45 502 bis 504 und schließlich 1968 mit Einführung der Computernummern noch zur BR 645. Sie liefen bei den Bw Bielefeld und zuletzt Braunschweig, bevor sie im Jahr 1969 ausgemustert wurden.

Noch 1994 stand 197 843 im Bw Güsten, wurde aber im selben Jahr zerlegt. Er hatte seit 1975 als Schulungsraum fungiert. Ein weiterer „Stettiner" Beiwagenzug, 197 841, überstand die Zeiten bis 1995 als Jugendklub ganz in der Nähe, vor dem Klubhaus der Eisenbahner. Dann wurde auch er verschrottet.

Doch einen Zug gibt es noch: 197 840. Der als VT 137 367 gelieferte Zug stand lange Zeit an der östlichen Einfahrt des Bahnhofs Aschersleben und beherbergte die TT-Anlage der örtlichen DMV-Gruppe. 2001 wurde er bei der MaLoWa in Klostermansfeld mit einem relativ authentischen, neuen Anstrich versehen und kann nun gelegentlich auf Ausstellungen besichtigt werden. Die nächste Gelegenheit dazu bietet sich beim Ascherslebener Schuppenfest am 7. und 8. September 2013. □ *Olaf Haensch*



FOTOS (2): GEORG OTTE, ARCHIV MEB

VT 137 331 a/b im Jahr 1962 im Bahnbetriebswerk Dresden-Pieschen. Zwischen 1933 und 1965 beheimatete es vorwiegend Triebwagen und einige Diesellokomotiven.

Die Schmalspurdieselloks des Typs L45H entwickelten sich zum wahren Exportschlager und fanden Verbreitung auf drei Kontinenten.

Geboren im „23. August“

Am Zementwerk in Fieni herrscht am 15. Mai 2013 reger Betrieb mit L45H-055 (l.) und -038. Die Strecke vom Steinbruch ist 14 Kilometer lang.

Wenn man hierzulande an rumänische Diesellokomotiven denkt, so fällt einem zunächst die Baureihe 119 der Deutschen Reichsbahn ein, deren Einführung ab 1977 wegen zahlreicher Mängel keineswegs unproblematisch war. Durchaus eine Erfolgsgeschichte hingegen waren und sind die von 1965 bis 1987 im selben Bukarester FAUR-Werk „23. August“ hergestellten Schmalspurmaschinen der Reihe L45H. Die Fabrikationsstätte war 1921 von Nicolae Malaxa gegründet worden. Ab 1945 trug sie das Datum jenes Tages im Namen, an dem sich



Lediglich einen Restbetrieb gibt es auf der heute nur noch 8 Kilometer langen 790-mm-Kohlebahn Lonea – Petrila. Das Foto zeigt die L45H-086 beim Umsetzen in der Kohlenwäsche, nachdem sie einen Zug von der Zeche gebracht hat.


L45H-093 der 45 Kilometer langen Strecke Govora – Bistritia ist am 16. Mai 2013 noch nahezu im Originalzustand, als sie einen Kalksteinzug zum Sodawerk zieht.

Rumänien nach Kapitulation und Staatsstreich von der unheilvollen Allianz mit den Deutschen losgesagt und die Seite gewechselt hatte, des 23. August 1944.

Die L45H (**L**okomotive mit **45**0 PS und **h**ydraulischer Kraftübertragung) ist eine Weiterentwicklung der 350-PS-Leistungsklasse mit fast identischem Aussehen, demnach als L35H bezeichnet. Der Entwurf berücksichtigte nahezu alle in Europa gebräuchlichen schmalen Spurweiten von 750 bis zu 1067 Millimetern. Die Formgestaltung der Baureihe mit dem dezentral

Mit großer Leistung für viele Spurweiten

angeordneten Führerstand folgte dem US-amerikanischen Road-Switcher-Design, welches in der ab 1941 gebauten RS-1 von Alco seinen Ursprung hat. Die derartige Anordnung des Führerstandes sicherte eine hohe Flexibilität im Rangierdienst und mehr Sicherheit für das Personal bei Auffahrunfällen im Streckendienst. Letzteres dürfte bei der höchstens 45 km/h schnellen rumänischen Schmalspurlok aber kaum eine Rolle gespielt haben.

Neben der guten Anpassbarkeit auf verschiedene Spurweiten waren das Dienstgewicht von 32 Tonnen und dementsprechend eine Achsfahrmasse von 8 Tonnen Argumente für eine Beschaffung der rumänischen Lokomotiven auch für Bahnen mit weniger tragfähigem Oberbau. Mit einem kleinsten befahrbaren Halbmesser von nur 30 Metern eigneten sie sich zudem bestens für Werkbahnen. So gelangten zwi-


L45H-050 dagegen ist am selben Tag mit neuem Farbkleid unterwegs. Im Hintergrund ist der Steinbruch zu erkennen. Im Bremserhäuschen des letzten Wagens fährt ein Bremser mit.



FOTOS: STEPHAN KARKOWSKI

Zwölf L45H kamen zwischen 2004 und 2010 auf der Insel Korsika zum Einsatz. Neun von ihnen waren vorher mit neuen Caterpillar-Motoren auf 566 kW (770 PS) leistungsgesteigert worden.



FOTO: BERND SEILER

Die größte Anzahl der Loks wurde nach Polen geliefert, wo sie zum Teil noch immer im Einsatz sind, so wie diese Maschine der Schmalspurbahn in Jedrzejow im April 2010.

schen 1967 und 1985 allein 193 Exemplare nach Polen, um dort als Lxd2 auf 750-mm-, 785-mm- und 1000-mm-Bahnen die Dampftraktion abzulösen oder zu unterstützen. 29 Maschinen gingen nach Ägypten, zwölf wurden nach Ungarn geliefert, sieben nach Bulgarien, drei nach Tunesien sowie jeweils zwei nach Jugoslawien und in den Irak. 138 Lokomotiven kamen in Rumänien zum Einsatz, davon 48 bei der Staatsbahn und 90 bei Industriebahnen.

Obwohl scheinbar naheliegend, gelangte keine Maschine in die DDR. Der Import war angesichts der nicht einfachen rumänischen Verhandlungspartner politisch nicht gewollt. Zudem hatten die Rumänen in Vorgesprächen erklärt, nicht im angedachten Umfang liefern zu können.

Der Fall des Eisernen Vorhangs eröffnete nicht mehr benötigten rumänischen und polnischen Lokomotiven neue Chancen, beispielsweise zwölf Stück, die für die Sanierung des korsischen Meterspurnetzes auf die Mittelmeerinsel umgesetzt wurden. Nach Abschluss der Bauarbeiten traten drei von ihnen sogar die weite Reise bis nach Malaysia an. Zur österreichischen Ybbstalbahn gelangte eine Lok und selbst bei der Manx Railway auf der Isle of Man denkt man über die Anschaffung nach.

Neue Heimat im Dampfbahnland

Auch vier nach Sachsen importierte Maschinen, zwei weitere werden als Ersatzteilspender vorgehalten, haben inzwischen ihre Anhänger. Als erste ging nach einer Hauptuntersuchung am 5. Mai 2001 die 1985 gebaute L45H-083 in den blaugelben Farben der BVO-Bahn und mit dem Logo der Fichtelbergbahn in Dienst. Bereits 2002 wurde aus Oberschlesien die

FOTO: ROBERT HEINZKE

199 018 zieht am Morgen des 2. Oktober 2011 die Wagen aus der Abstellung, bevor sie einen Umlauf der Zittauer Schmalspurbahn übernimmt.

L45H-358, gebaut im Jahr 1969, importiert. Sie ist seit 2005 in Anlehnung an das DR-Farbschema in roter Lackierung mit crémefarbenem Zierstreifen im Einsatz und derzeit in Radebeul Ost stationiert. Eine weitere Maschine mit der Nummer L45H-084 gehört seit 2004 zur Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft (SDG) und ist auf der Weißeritztalbahn beheimatet. 2009 wurde L45H-083 an das crémerote Farbschema der anderen drei Loks angepasst. Die 16 Jahre ältere L45H-358 unterscheidet sich dennoch in einigen Details von den beiden anderen SDG-Lokomotiven, von denen die abweichend gestalteten Wartungsklappen die auffälligsten sind.

Auch der jüngste Zugang nach Sachsen, die 199 018 der Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mit Baujahr 1973, ist nicht nur aufgrund der glatten Wartungsklappen leicht von den SDG-Maschinen zu unterscheiden. Sie trägt einen zusätzlichen schmalen Zierstreifen, das Dach und die Drehgestelle sind hellgrau. Die Kameras für den Einmannbetrieb wurden dezent in den oberen Spitzenlichtern platziert. Zwei markante Lüfter sitzen nebeneinander etwa mittig auf dem Motorraum.

Die vier sächsischen Diesellokomotiven bewähren sich nicht nur vor Arbeitszügen und im Rangierdienst, sondern auch bei der Schneeräumung und als Dampfersatz im Schadfall. Vereinzelt sind sie auch vor Sonderzügen zu sehen. □ *O. Haensch*


FOTO: THOMAS KÜSTNER

Am 27. Juli 2011 konnte L45H-358 vor dem Schuppen in Radebeul Ost aufgenommen werden. Sie ist die älteste dieser in Sachsen fahrenden Loks. Ihr Aussehen weicht geringfügig ab.



FOTO: NIELS KUNICK

L45H-083 der Fichtelbergbahn in ihrem ursprünglichen Gewand. Die auffällige Kamera diente dem Einmannbetrieb. Der Lokführer konnte das Bild auf einem Monitor überwachen.



FOTO: PIERRE MATTHES

Am 7. Juli 2013 ist L45H-084 auf dem Weg nach Freital, als die Fahrgäste im Cabrio beim Halt in Seifersdorf die Abendsonne genießen.

Kein Unfall

Betrifft: „Die Große mit dem V", Heft 7/2013

Die zweite Regierungszuglok 118 550 fiel mitnichten einem Unfall, sondern dem Schneidbrenner zum Opfer. Ich überführte die äußerlich völlig intakte (aber innerlich stark zerlegte/demolierte) Maschine am 31. März 2004 von Neumark/S. zur Verschrottung nach Reuth im Vogtland. Da die Lok zu dem Zeitpunkt aus mir unbekannten Gründen der Firma Bombardier gehörte, reiste extra ein Mitarbeiter aus Kassel an, um die Zerlegung zu überwachen. Mir schien die Verschrottung eher ein Politikum, zumal ein Eisenbahnmuseum Interesse an der Lok als nicht betriebsfähigem Exponat gehabt hätte, welches aber wohl mit überhöhten Kaufpreisforderungen abgewürgt worden sein soll.. *Jürgen Lenz, E-Mail*

Achtes Weltwunder

Betrifft: „Drehkreuz im Nordwesten", Heft 8/2013

Über den Beitrag zum Turmbahnhof Osnabrück Hbf habe ich mich sehr gefreut, denn dieser Bahnhof war für mich immer der Höhepunkt unserer Bahnreisen zu den deutschen Verwandten in den 1950er- und 1960er-Jahren. War ja dieser Bahnhof, den man über eine Verbindungskurve zweimal anfahren konnte, für mich das achte Weltwunder! Von Amsterdam bis Hengelo ging die Reise zunächst elektrisch. In Hengelo kam dann meistens schon die deutsche 01 oder 03 vor den Zug. Wenn wir mit dem Holland-Skandinavien-Express reisten, befuhren wir ohne Halt den Bahnhof Osnabrück Hbf Pu und erreichten über die Verbindungskurve am Stahlwerk Hbf Po, wo wir in einen anderen Zug umsteigen mussten, weil der Skandex nicht in Diepholz hielt. Ohnehin gab es in Po für den F 191 Lokwechsel (auf 01.10), weil die bisherige Zuglok mit der Rauchkammer nach Süden stand. Reisten wir mit einem Zug Richtung Hannover, dann stiegen wir in Pu aus und erreichten über Treppen den oberen Bahnhof.

Rein Korthof, E-Mail



FOTO: SLG. KORTHOF

Erinnerungsfoto aus dem Jahr 1962: Rein Korthof hat vor der 23 095 im Bahnhof Osnabrück Hbf Pu Aufstellung genommen.

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE",
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Normschriften

Betrifft: „Stationsschilder", Heft 8/2013

Der Beitrag weist dankenswert auf die verschiedenen Schriften für Stationsschilder hin. Leider gibt der Autor keine Hinweise auf Quellen, von denen man diese Schriften herunterladen kann. Dies möchte ich (teilweise) nachholen. Die für die Epochen I und II gültigen Normschriften sind als kostenlose TrueType-Schriften zu finden unter http://www.peter-wiegel.de/Preussische.html, http.//www.peter-wiegel.de/AlteDIN1451.html, http://www.peter-wiegel.de/Blankenburg.html. Eine Installationsanleitung steht unter http://www.peter-wiegel.de/fontinstall.html. Aus der preußischen Norm wurde seit 1932 die Norm DIN 1451 entwickelt. Die Ähnlichkeit ist verblüffend! Leider ist die „Alte DIN 1451" nur als Mittelschrift verfügbar (notwendig wäre Engschrift), aber da die Norm DIN 1451 aus der preußischen Norm entwickelt wurde, kann letztere auch für Epoche III verwendet werden. Hinter „Blankenburg" verbirgt sich die Tannenberg-Schrift. Nebenbei: „Berlin-Wannsee" hat tatsächlich nach der Sanierung wieder Stationsschilder in Tannenberg-Schrift!

Dipl.-Phys. Arnd Koch, 38112 Braunschweig

Bahnhof Falkensee

Betrifft: „Samba Made in GDR", Heft 4/13, „Bahnhof Finkenkrug", Heft 8/13

Das Bild Heft 4/2013, S. 37 kann nicht Birkenwerder sein wegen der fehlenden Stromschiene, da gebe ich Herrn Miedecke Recht. Es ist aber auch keinesfalls Finkenkrug, denn am Bahnhof Finkenkrug gab es nur zwei Gleise am Inselbahnsteig. Im Bildvordergrund ist aber ein Gleis zu sehen, das an keinem Bahnsteig liegt. Außerdem war Finkenkrug ein Jugendstilbahnhof mit genieteten stählernen Tragwerken für das Dach, Mittelstützen mit beidseitigen Auskragungen. Ich bin direkt am Bahnhof Finkenkrug aufgewachsen. Auf dem Bild stehen die senkrechten Stützen nahe der Bahnsteigkante. Unter der Lupe betrachtet erkenne ich, dass sie aus Holz bestehen müssen, denn es sind nur stählerne Verbindungsmittel zu erkennen, keine genieteten Konstruktionen. Meines Erachtens handelt es sich um den Bahnhof Falkensee. Der war nach Kriegszerstörung in Holz wieder aufgebaut worden, und es gab dort vier Gleise.

Johannes Frank, 14822 Borkheide

Faszination Z

Betrifft: „Rund um den Schlossberg", Heft 8/2013

Ja!!!! Bitte berichten Sie in einem weiteren Artikel über die faszinierende Z-Anlage. Legen Sie dabei ein besonderes Augenmerk auf die vom Erbauer entwickelten Hilfswerkzeuge und Techniken. *Jay Goldau., E-Mail*

Nostalgiefahrten

Betrifft: „Am Alter scheiden sich die Geister", Heft 7/13

Auch wir haben einige Zug- und Lokmodelle, die nicht unbedingt zum Anlagenthema passen. Diese Züge haben wir auf sichtbaren Bereitstellungsgleisen abgestellt und können sie im Rahmen von „Sonder"- bzw. „Nostalgiefahrten" zum Einsatz bringen.

Gerhard und Paul Seiler, E-Mail

www.openpetition.de/petition/online/radbahn-gemeinsam-fuer-unsere-region-gemeinsam-fuer-die-zukunft

Unterstützung

Online-Petition zur Erhaltung der Ybbstalbahn in Österreich.

Keine Seite aus den Tiefen des Internets wird heute hier vorgestellt, sondern ein Aufruf an alle Eisenbahnfreunde, eine Online-Petition zur Erhaltung der Ybbstalbahn zu unterzeichnen. Wir erinnern uns: 2009 wurde die Ybbstalbahn bei einem Unwetter beschädigt, so dass für die Österreichischen Bundesbahnen endlich ein Grund vorlag, den Personenverkehr einstellen zu können. Inzwischen hat die NÖVOG viele Strecken, unter anderem die Ybbstalbahn, übernommen. Allerdings wird seit Jahren in der Region darüber gestritten, was mit der Trasse geschehen soll. Während die Anliegerkommunen lieber heute als morgen einen Radweg auf der Trasse errichten wollen, für den es Fördergelder gibt, gibt es auch Stimmen, die eine Erhaltung der Bahn fordern.

www.nob.de

Ich will zurück nach Westerland...

Rechtzeitig vor der Urlaubssaison hat die Nord-Ostsee-Bahn ihre Webseite modernisiert.

„Ohhh, ich hab' solche Sehnsucht, ich verliere den Verstand! Ich will wieder an die Nordsee, ohoho. Ich will zurück nach Westerland", singen die Ärzte. Natürlich mit den Zügen der Nord-Ostsee-Bahn (NOB). Diese hat nun nicht nur ihre Fahrkartenautomaten mit einem neuen Look versehen, sondern auch ihren Internetauftritt grundlegend überarbeitet. Der neue Aufbau ist besonders nutzerfreundlich, da die Menüführung nun auch für die mobile Webseite angepasst wurde. Im Zentrum stehen die in Kacheln angeordneten Informationen zu den Strecken der NOB. Diese eignen sich fortan optimal für die Nutzung auf verschiedenen Endgeräten. Fahrgäste können nun noch schneller und übersichtlicher alle relevanten kurz- und langfristigen Meldungen zu Strecken und Linien einsehen.



http:/cftr.evolutive.org

Dicht an der Grenze

Direkt am Rhein im Elsaß gibt es eine sehenswerte Museumsbahn.

Schon die Startseite der französischen Webseite macht es deutlich: Hier wird auch deutsch gesprochen. Trotzdem gibt es eine gewisse Barriere, von Breisach am Kaiserstuhl auf der anderen Seite des Rheins die „Chemin de Fer Touristique du Rhin" zu besuchen. Dabei gibt es hierfür gar keinen Grund. Die zahlreichen betriebsfähigen Fahrzeuge befinden sich in einem hervorragenenden Zustand und kommen nicht nur aus Frankreich. Auch eine V 22 aus der ehemaligen DDR hat ihren Weg ins Elsaß gefunden. Aus Österreich stammen die Spantenwagen des Personenzugs, während die wichtigste Lok der Sammlung die 030TB ist. Sie stammt noch von der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, die zwischen 1871 und 1918 bestand. Es ist traurig, dass diese Lok die einzige elsäßische Lokomotive ist, die von den Behörden vorm Verschrotten gerettet wurde, obwohl das französische Eisenbahnmuseum im nahen elsässischen Mulhouse seinen Sitz hat.



Die äußerlichen Unterschiede offenbaren am 15. Februar 1980 in Camburg die Saalfelder 01 0508 als Ersatzlok und die im Plan laufende 01 0534.

Ein einfaches System sorgte bei der Deutschen Reichsbahn nicht nur für gepflegte Lokomotiven, sondern auch für ein gesünderes Familienleben.

Kultivierung nach Plan

Als Dampflokomotiven noch allerorts den normalen Bahnverkehr der Deutschen Reichsbahn beherrschten, fielen sie in erster Linie durch die grauschwarzen Wolken aus ihren Schornsteinen auf. Kaum jemand beachtete diese Normalität, sofern nicht plötzlich die Sicherheitsventile mit ohrenbetäubendem Lärm einen Überdruck im Kessel meldeten und so manchem Augenzeugen eine Schrecksekunde bescherten. Die wenigen Eisenbahnfreunde indes waren freudig erregt, wenn sich statt eines rostigen Gefährts eine gut gepflegte Maschine am Zug befand. Ihnen fielen jene Loks sofort auf, die wie aus dem Ei gepellt in tiefem Schwarz und leuchtendem Rot fast wie fabrikneu vor den Linsen ihrer Kameras erschienen. Aber wie war dieser Unterschied zu den äußerlich sonst eher Aschenputtel gleichenden Rußkübeln zu erklären?

Bei den Schönen handelte es sich um die so genannten Planloks. Sie wurden fast immer von Stammpersonal gefahren, welches mit großem Idealismus, viel Herzblut und Aufwand seine Lokomotive hegte und pflegte. Das war eine rein freiwillige Initiative, denn die äußerliche Pflege der Triebfahrzeuge war nicht angeordnet. Nichts davon stand im Wartungs- und Pflegeplan, der Dienstvorschrift DV 938 Th. 3. Die Eisenbahner der Deutschen Reichsbahn hatten ein beinahe schon familiäres Verhältnis zu ihrem Beruf und identifizierten sich dementsprechend auch mit ihren Fahrzeugen, auf welchen sie den größten Teil ihrer Arbeitszeit verbrachten.

Deswegen gab es bei den Schönen einiges an Unterschieden wie das bewusste und deutlich sichtbare Abheben der Lok von anderen mit Hilfe farblicher Akzente, gern aber auch durch Messingteile wie die

Dampfpfeife, die Anstellventile und so weiter. Wirkliche Grenzen der individuellen Gestaltung seiner Maschine gab es für das Planpersonal keine. Nur Übertreibungen sollten wir vermeiden.

Ich erinnere mich noch an einige Stilblüten. Da kam in Saalfeld zum Beispiel mal einer auf die verrückte Idee, seine 01^5 ganz besonders auffallen zu lassen. Die Umrandung der Windleitbleche färbte er weiß und dann noch die Griffstangen zum Führerhausaufstieg. Ja, das war ein Ding! Dem wurde sofort energisch Einhalt geboten. Wahrscheinlich hatte unser Gruppenleiter bei der Vorbeifahrt der Lok zufällig am Fenster gestanden und dabei den Verschönerungswahn des Kollegen erblickt. Aber ansonsten konnten wir schalten und walten, wie es uns beliebte. Wir hatten eigentlich freie Hand. Vieles blieb dabei aber auch bewusst im Dunkeln. Nur ein Beispiel aus einer langen Liste: Größere Mengen Diesel wurden zugunsten polierter Führerhäuser, Fahrwerke und Tender zweckentfremdet. Das alles ist heute längst Geschichte.

Planstellen waren begehrt, aber nicht leicht zu haben

Doch zurück zur Ausgangsfrage: Was steckte nun tatsächlich hinter dem Zauberwort Plan? Einer Planlok war das Personal fest zugeteilt, meist jeweils vier Lokführer und Heizer. Einer der Lokführer im Rang eines Reichsbahn-Inspektors oder -Oberinspektors war als Brigadelokführer für den Zustand der Lok verantwortlich. Vier Lokomotiven mit demnach 16 Lokführern und Heizern bildeten eine Plangemeinschaft (Brigade), die wiederum ebenfalls einen Dienstplanleiter hatte. Zusammen mit den drei anderen Personalen teilte man sich also eine Maschine. Sollte diese ausnahmsweise einmal von einem fremden Personal gefahren worden sein, so hatte es anschließend alles so zu hinterlassen, wie es vorgefunden worden war. Daher wurde versucht, über den Personal-Lokleiter möglichst zuverlässige Lokführer und Heizer mit gutem Leumund als Urlaubsvertretung oder als Krankheitsersatz zu bekommen.



FOTOS (2): HAL PALMER, SLG. GÖHL

Lokführer Göhl reinigt per Dampfstrahl das Fahrwerk von 01 1531, dann gibt es Kaffee vom englischen Klassenfeind – noch am 1. Oktober 1989 ein unvorstellbarer und schlechtestenfalls mit Konsequenzen verbundener Vorgang.



Ohne weiteres war eine Planstelle nicht zu bekommen. Viele strebten danach. Verständlich, denn der Hauptgrund war nur allzu menschlich: Die Planbarkeit deiner Freizeit, der Wochenend-Ruhen und des Familienlebens. Nur ein angenehmer Nebeneffekt war der Vorteil einer fest zugeteilten und gut gepflegten Lok, auf der man seinen Dienst verrichtete, sofern sie nicht gerade zum Auswaschen, zur Zwischenreparatur oder ins Raw musste.

Zu jedem Planwechsel wurde hin und her geschoben, wer auf welcher Lok eingesetzt wurde. Dienstplanleiter und Brigadelokführer einer Maschine bemühten sich um die besten Lokführer und Heizer, nicht zuletzt, um im Wettbewerb um die größte Brennstoffersparnis mit ihrer Lok gut dazustehen. Das wirkte sich in den so genann-



Als Ersatz für die im Sommer 1979 abgestellte Planlok 01 0529 wurde der bisher wild laufenden 01 0513 beste Pflege zuteil. Am 14. Oktober 1979 verlässt sie Pößneck in Richtung Gera.



Die Sonne kriecht am frühen Morgen des 9. Juni 1979 gerade über den Bahnsteig und lässt die blitzsaubere 01 0529 am P 4000 glänzen.



Der Lack stumpf, die Zierstreifen gerade noch erkennbar, das Fahrwerk fast schwarz: Am 12. April 1980 lief selbige wieder wild.

ten materiellen Stimuli auch in Mark und Pfennig aus. Dafür wurde schon mal zu trickreichen Methoden gegriffen, um beim Kohlenlader die besten Brocken zu bekommen oder um mit zu früh entsorgten, aber noch nicht völlig verschlissenen und deshalb nochmal eingebauten Bremssohlen noch einige Kilometer zu machen. Fürsprache und Absprachen in der Dienstplangemeinschaft sowie der Lokbrigade, nicht zuletzt auch mit der Parteigruppe, gab es da schon. Im Vordergrund stand die Arbeitswilligkeit und Leistung, ohne dabei aber die gesellschaftliche Einstellung des Einzelnen aus den Augen zu verlieren. Parteimitglieder hatten es auf der Leiter nach oben einfacher und manchmal bereits eine Planstelle, obwohl sie die Lokführerprüfung noch gar nicht in der Tasche hatten. In den letzten Dampfjahren wurde es dann allerdings allgemein wesentlich leichter, eine Planstelle zu bekommen. Als ab 1980 die ölgeheizten Dampflokomotiven abgestellt werden mussten, mangelte es an Heizern und viele Lokführer drängten zur modernen sauberen Traktion. Vor allem die älteren Heizer hatten sich an die relativ guten Arbeitsbedingungen auf Dampfloks mit Ölfeuerung gewöhnt. Über die Rückkehr zur Kohle waren sie deshalb wenig erfreut. Aus wirtschaftlicher Not heraus waren alle Vorteile der Ölfeuerung über Nacht zur Makulatur geworden und Kohle war wieder angesagt. Um die Heizerlücken zu füllen, wurde die Besetzung der Kohle-01 einfach zum Jugendobjekt ausgerufen. Junge Schlosser und Elektriker aus der Werkstatt sprangen ein.

Die Wilden waren genau genommen Ersatzloks

Und dann gab es noch die Wilden: Leicht die Nase rümpfend bezeichneten die Lokmänner Maschinen als wild, wenn diese eben nicht mit Planpersonal besetzt und genau genommen oftmals Ersatzloks waren. Sie kamen zum Einsatz, wenn das Auswaschen von Planloks anstand oder wenn jene mit einem Defekt ausfielen. Der Lokleiter benötigte die wilden Loks ebenso, wenn der Planumlauf durch Verspätungen oder Ausfälle jeglicher Art durcheinander geriet. In dem Moment warf er dann

Das Leistungsbuch der 01 0522 vom Januar 1979: Vier Lokführer und vier Heizer bildeten das Planpersonal, darunter Ralf Göhl, damals auf eigenen Wunsch als Heizer fahrend. Auf Seite 2 wurden besondere Vorkommnisse vermerkt, auf Seite 3 der Ölverbrauch eingetragen.

seine Reserve, eine Wilde, ins Rennen. Ständig wechselten die Personale auf diesen Loks. Keiner war begeistert, wenn der Lokleiter den Schlüssel solch einer unbeliebten Maschine mit den Worten „Nehmt mal die" unter dem Fenster der Lokleitung durchschob. Es glich immer dem Inhalt einer Wundertüte, was einen da alles so erwartete, der technische Zustand und die der eigenen Planlok gegenüber schwieriger einzuschätzende Leistung inbegriffen.

Wir arrangierten uns dann eben immer mit der ungewohnten Maschine, um bis zum Feierabend gut und heil über die Runden zu kommen. Äußerlichkeiten, auf die ansonsten bei der eigenen Lok großer Wert gelegt wurde, standen da ganz außen vor. Der Stehkessel bekam immer seine Ölspritze Kompressoröl und danach eine Abreibung. Wenigstens der Arbeitsplatz sollte sauber sein. Wenn sich unterwegs noch etwas Zeit fand, wurden noch das Führerhaus und das Gesicht der Lok auf Glanz gebracht.

Die meist nur ein oder zwei Tage auf so einer Wilden ruhten wir uns bis auf die notwendigen Routinearbeiten so gut es ging aus. Freude kam erst wieder auf, wenn man endlich wieder die Nummer seiner Planlok vernahm und ihre Schlüssel in den Händen hielt. Kam es vor, dass sie für längere Zeit wegen größerer Schäden abgestellt werden musste, eröffnete das oft einer Wilden die Chance auf ein ansehnliches Äußeres. So geschehen, als wir für unsere 01 0522 einmal die wilde 01 0513 bekamen. Schnell stellten wir fest, dass sie besser war als ihr Ruf: Sie lief ja wie ein Schweizer Uhrwerk! Dazu besaß die 513 auch noch den einstigen Stolz einer jeden 01^5, ihre spitze Rauchkammertür. Das beflügelte uns, die Lok richtig herauszuputzen.

Mit dem System Planlok war in erster Linie also dafür gesorgt, dass die Maschinen und ihre Pflege in fachlich guten Händen waren und somit lange einsatzfähig blieben. Die Ausfallquote war nicht zuletzt auch aufgrund jenes bewährten Verfahrens niedrig. Zu erreichen war dies aber nur mit Personal, das voll hinter seinen Lokomotiven stand und sich um das Wohl seiner Maschinen bemühte, was weit über seine Pflichten ging. □ *Ralf Göhl/oh*

FOTOS: RALF GÖHL



Am sonnigen 23. Februar 1980 kreuzen 44 0689 und 44 0600 in Oppurg. Beide laufen im Plan und sind daher in bestem Zustand, äußerlich wie technisch.

Heruntergekommen präsentiert sich die wilde 44 0324 am 11. Oktober 1979 bei Pößneck-Öpitz. Auch sie war einmal eine stolze Planlok.

Das Tal des Weißbachs überspannt der achtbogige Rudersdorfer Viadukt, auf dem am Nachmittag des 18. Juli 1964 eine Dillenburger 01 mit dem E 1796 nach Süden unterwegs ist.

Südwärts nach Hessen

Von der Sieg zur Lahn: Die Dillstrecke, deren nördlicher Abschnitt erst im Jahre 1915 eröffnet wurde, bot noch in den 60er-Jahren nicht zuletzt auch den kraftvollen Dreischlägern ein recht anspruchsvolles Betätigungsfeld.



Vom Hbf Siegen kommend, schiebt am 4. Juni 1985 eine 140 ihren Wendezug 5463 aus dem Nordportal des eingleisigen Giersberger Tunnels und hat zuvor den zweigleisigen unterquert.

Auf dem Schienenweg vom Sauerland ins Bayernland folgt diesmal der Abschnitt von der Sieg zur Lahn, die Dilltalbahn. Sie ist die Fortsetzung der Ruhr-Sieg-Strecke mit dem bereits im MODELLEISENBAHNER 9/2012 und 1/2013 vorgestellten Steigungsabschnitt zwischen Altenhundem und Welschen-Ennest.

Vorab sei zum besseren Verständnis der Streckenführung ein Blick in die Geschichte gestattet.

Von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn war die Ruhr-Sieg-Strecke von Hagen



Ohne große Anstrengung kommt 44 1357 vor dem Rudersdorfer Tunnel an, denn schon am 14. Mai 1965, dem Eröffnungstag des elektrischen Betriebs, schiebt E 40 1166 (später 139 166) am Zugende recht kräftig nach.

über Altena und Altenhundem nach Siegen gebaut worden. Der letzte Abschnitt von Altena nach Siegen ist am 6. August 1861 eröffnet worden.

Von der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft ist die Deutz-Gießener Eisenbahn erbaut und zunächst eingleisig abschnittsweise eröffnet worden, so am 10. Januar 1861 bis Burbach mit einer Zweigstrecke von Betzdorf nach Siegen. In Betzdorf verlässt die Hauptstrecke das Siegtal und führt im Hellertal bergauf über Burbach zur 416 Meter hoch liegenden Wasserscheide bei Würgendorf und sodann in Serpentinen bergab nach Haiger an der Dill auf 274 Metern Höhe.

Der Dill folgt die Bahn bis zur Mündung in die Lahn in Wetzlar und erreicht dann im Lahntal Gießen an der Main-Weser-Bahn. Seit Eröffnung des letzten Streckenabschnitts ab Burbach am 12. Januar 1862 konnten Züge von Hagen über Siegen nach Gießen fahren, mussten aber in Betzdorf Kopf machen.



Wie die Dampfwolke neben der Rauchkammer zeigt, verlässt 44 1655 am 14. Mai 1965 immer noch laut pfeifend mit verklemmtem Pfeifenzug das Nordportal des Rudersdorfer Tunnels.

Zur Umgehung dieser betrieblichen Behinderung ist schließlich von der preußischen Staatsbahn ab 1911 eine direkte zweigleisige Verbindung von Weidenau nach Haiger gebaut worden, die am 1. Dezember 1915 eröffnet worden ist. Die Strecke von Weidenau bis Haiger ist genau 25 Kilometer lang.

Giersberg-Tunnel kreuzen sich im Berg

Die Dillstrecke durchquert in Siegen den Giersberg im 699 Meter langen „Zweigleisigen Giersberg-Tunnel" zum Bahnhof Siegen Ost. Dort mündet von links ein vom westlich gelegenen Siegener Hauptbahnhof kommendes Verbindungsgleis ein, das in einer langen Rechtskurve im 732 Meter langen „Eingleisigen Giersberg-Tunnel" ansteigt, wobei sich die Tunnel im Berg kreuzen.

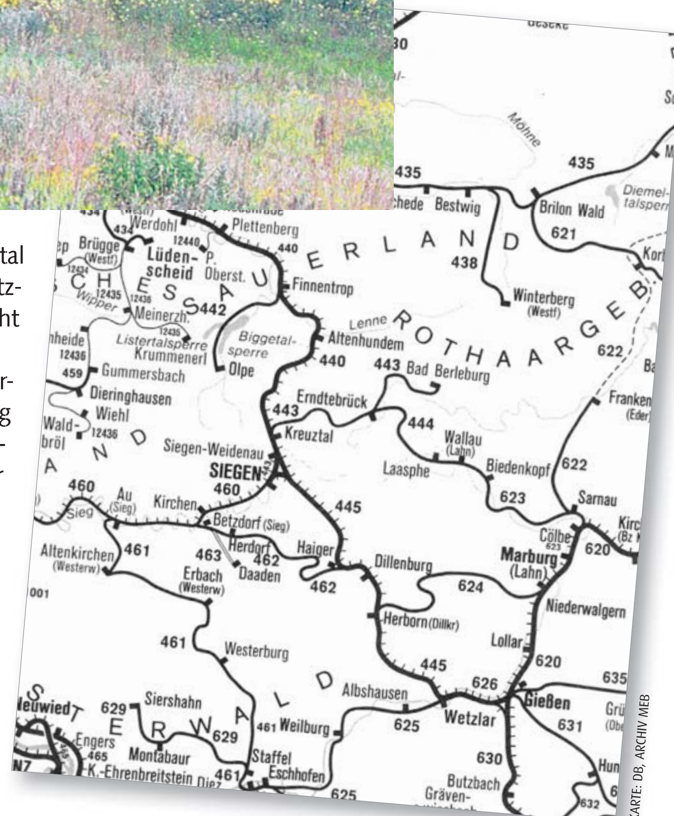
Die Strecke nach Haiger führt weiter in südöstlicher Richtung und überquert auf



In Hessen auf der Südseite des Rudersdorfer Tunnels hat 50 496 mit ihrem noch etliche G10 enthaltenden Güterzug am 14. Mai 1965 bei Dillbrecht die Steigung fast bewältigt.



Die seit September 1962 im Bw Dillenburg stationierte 01 077 ist am 18. Juli 1964 bei Rodenbach mit D 384, Silberlinge (!) inklusive, auf dem Weg nach Gießen.



KARTE: DB, ARCHIV MEB

30 Kilometer Transportweg und rund 40 Höhenmeter gespart: Seit Ende 1915 ist Gießen per Eisenbahn von Siegen auf der Dillstrecke (seit 1992 KBS 445) ohne das frühere Kopfmachen in Betzdorf zu erreichen.

kräftigen Viadukten mehrere Seitentäler. Bereits in Siegen folgen den beiden Tunneln zwei Parallel-Viadukte mit je sieben Bögen. In Niederdielfen wird auf sieben Bögen das Aubachtal überbrückt, und mit acht hohen Bögen führt der imposante Rudersdorfer Viadukt über das Weißbachtal.

Im Rudersdorfer Tunnel über die Landesgrenze

Schon ab Weidenau in 247 Metern über Normal Null (N.N.) steigt die Strecke mit zwölf Promille zum 373 Meter hohen Scheitelpunkt im Rudersdorfer Tunnel bergan, der mit einer Länge von 2652 Metern die Tiefenrother Höhe durchsticht. Auf deren Kamm verläuft die Grenze zwischen Nordrhein-Westfalen und Hessen. Bereits im Tunnel geht es wieder mit zwölf Promille bergab in das Dilltal bis Haiger, wo die alte Deutz-Gießener Strecke erreicht wird.

Die direkte Strecke verkürzt den Transportweg von Weidenau nach Haiger um rund 30 Kilometer und erspart zugleich etwa 40 Höhenmeter.

Bis Dillenburg nimmt das Gefälle auf zehn Promille ab, bis Herborn auf 7,5 Promille und bis Wetzlar schließlich auf fünf Promille. Im Lahntal geht es dann wieder dem Fluss entgegen leicht bergauf.

In den Jahren vor der Eröffnung des elektrischen Betriebs am 14. Mai 1965 hat-



Ebenfalls mit dem D 384 kommt 01 020 ein Jahr später mit einer klassischen Zuggarnitur dem Fotografen bei Sechshelden entgegen. An just dieser Stelle versperrt heute die Brücke der Siegerland-Autobahn die Sicht.


Für den mit Kohle beladenen Ganzzug aus Oot-Wagen ist die Kraft einer Dreizylinder-Lok der Baureihe 44 erforderlich. Auch wenn der Lokführer im Bahnhof Dillenburg den Regler schließen konnte, geht´s ab Wetzlar auf dem Weg nach Süden respektive bis Gießen ostwärts wieder bergauf.

te ich mehrfach Gelegenheit, den Dampfbetrieb auf Diafilm festzuhalten. Während auf der Ruhr-Sieg-Strecke damals oft elegante Dampflokomotiven der Baureihe 03.10 vom Bw Hagen-Eckesey vor Schnell- und Eilzüge gespannt waren, kamen ab Siegen Lokomotiven der Baureihe 39 vom Bw Dillenburg zum Einsatz. Diese wiederum sind ab September 1962 gegen Maschinen der Baureihe 01 ausgetauscht worden. Vor Personenzügen konnte ich gelegentlich auch Dampflokomotiven der Baureihe 23 aus Siegen fotografieren.

Ein interessanter Zug war übrigens der von Köln nach Kassel über Siegen und Gießen verkehrende D 849. Dieser Zug wurde seinerzeit gerne zur Langlauferprobung neuer Lokomotiven genutzt.

So war im Januar 1963 die dieselelektrische DE 2000 von BBC/Henschel eingesetzt. Im Sommer 1963 waren V 100.10


Mit einem nur aus gedeckten Wagen bestehenden Güterzug hat die 50 2434 im Juli 1964 den Ex-Haltepunkt Dillenburg-Kurhaus durchfahren. Der Kabinentender ersetzt den Begleitwagen.



Im Wetzlarer Bahnhof vereinigen sich die Gleise der früheren Deutz-Gießener Bahn (lks.) mit denen der Lahntalbahn, auf der 56 380 am 6. September 1958 mit P 1490 gerade ausfährt.

Von Wetzlar hat am 18. Mai 1963 ein Schotterzug die Main-Weser-Bahn am Abzweig Bergwald erreicht. Die 50 026 überrascht mit vollständiger Frontschürze.



FOTOS: DR. ROLF BRÜNING

anzutreffen, und vom Winter 1963/64 bis zum Winter 1964/65 brummten zu VT 12.6 umgebaute ehemalige VT 08.5 als D 849 über die Dilltalbahn..

Im schweren Güterverkehr dominierte natürlich die kräftige 44. Vor leichten Zügen haben sich auch 50 über die Steigung zum Rudersdorfer Tunnel gequält. Von Süden her habe ich damals keine Schiebeloks erlebt, wohl aber in der Gegenrichtung.

Das ist keineswegs verwunderlich, denn auch heute noch sind Kohle, Erz oder Stahl nach Süden zu transportieren, während nur die leeren Waggons wieder nach Norden gebracht werden müssen. So waren schon im April 1965 und noch vor Eröffnung des elektrischen Betriebs auf der Gesamtstrecke zwischen Altenhundem und dem Rudersdorfer Tunnel nagelneue E40 mit Widerstandsbremse im Schiebedienst eingesetzt. □ *Dr. Rolf Brüning*



Hauptbahnhof Gießen, 15. Mai 1959: 55 2553 rangiert, während die Dillenburger 39 237 mit Eilzug 1797 im Kopfgleis 9 auf Ausfahrt wartet.



Neue Pollo-Bibel

Ludger Kenning: Kleinbahnreise durch die Prignitz. Verlag Kenning, Nordhorn 2013. ISBN 978-3-933613-60-8, 368 Seiten, 121 Farb- und 526 Schwarzweißabbildungen; Preis: 48,95 Euro.

◗ Hinter dem unauffälligen Titel verbirgt sich eine Fülle oft unveröffentlichter Fotos namhafter Autoren, ergänzt durch etliche Informationen zu den Stationen, Gleisplanskizzen und Kursbuchauszüge. Ein umfangreiches Kapitel verschafft zusätzlich einen Überblick über die Prignitzer Fahrzeuge. Die Qualität des Bandes in Layout und Druck ist durchgehend hochwertig. Alle Fotos wurden dezent restauriert, der Charakter des Filmmaterials dabei jedoch beibehalten. Trotz der gewaltigen Fotoanzahl ist das Werk weit mehr als nur Bildband, zu umfangreich sind die gefühlvoll eingeflochtenen Informationen und Anekdoten. Eine bestens gelungene Mischung lädt nicht nur zum stundenlangen Zeitreisen, sondern auch wohlgeordnet zum jederzeitigen Nachschlagen ein. *oh*

Fazit:** **Bildgewaltiges Mammutwerk mit Enzyklopädieattributen

Erfolgreiche Wiederbelebung

Dirk Endisch, Dennis Kathke: Historischer Lokschuppen Wittenberge. Verlag Dirk Endisch, Stendal 2013. ISBN 978-3-936893-74-8, 112 S., 98 Sw-Abb.; Preis: 14 Euro.



◗ Naturgemäß nehmen die museale Wiederinbetriebnahme eines nicht unbeträchtlichen Teils des ehemaligen Bahnbetriebswerks Wittenberge und der dortige Fahrzeugbestand im historischen Ringlokschuppen breiten Raum ein. Gleichwohl schicken die beiden auch vor Ort engagierten Autoren dem aktuellen Buchschwerpunkt eine lesenswerte Abhandlung zur Geschicte des 1997 geschlossenen einstigen Groß-Bws voraus. Zahlreiche historische Aufnahmen und Pläne ergänzen die textlichen Kompaktinformationen zu dem bald 170-jährigen Brandenburger Bw-Ensemble, dessen Blütezeit in den 1960er-Jahren begann. *hc*

Fazit:** **Nicht nur eine Beschreibung des Eisenbahnmuseums

Transeuropäischer Verkehrsweg

Carsten Watsack: Die Geschichte der Vogelfluglinie. Eigenverlag, Ilsede 2013. ISBN 978-3-935944-04-5, 550 Seiten, 344 Sw-, 515 Farbabb.; Preis: 55 Euro.



◗ Es ist schon bemerkenswert und nicht alltäglich, wenn sich ein Autor die Zeit für jahrelange Forschungen nimmt und dann auch noch als Ergebnis ein solch opulentes und bibliophil gestaltetes Werk im Eigenverlag publiziert. 50 Jahre Trajektverkehr auf der Vogelfluglinie Puttgarden – Rødby verdienen freilich eine derart aufwendige Ausarbeitung. Fundiert recherchiert und kompetent geschrieben, denn der eisenbahnbegeisterte Autor ist ein waschechter Seebär, mit Kapitänspatent, hat den Fährbetrieb zwischen Deutschland und Dänemark seit Kindesbeinen miterlebt. Umfang und Qualität der Abbildungen begeistern nicht minder. *hc*

Fazit:** **Gewichtiges Standardwerk, seinen Preis wert

AUSSERDEM ERSCHIENEN

45. Jahrbuch-Ausgabe

Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (Hrsgb.): Jahrbuch für Eisenbahngeschichte 2013/2014. DGEG-Medien, Hövelhof 2013. ISBN 978-3-937189-74-1, 104 Seiten, 94 Sw-, 24 Farbabb.; Preis: Euro 19,80.

◗ Besonders bemerkenswert: Bayerns Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter wird mit Handarbeitsmodellen illustriert. Das Schicksal deutscher Lokomotivfabriken ist gleichfalls Thema.

Fazit:** **Drei Autoren, drei wissenschaftliche Beiträge

Grüße aus dem Sachsenland

Thomas Böttger (Hrsgb.): Sächsischer Eisenbahnkalender 2014. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2013. ISBN 978-3-937496-55-9, 13 Blatt, 1Sw-, 12 Farbabb.; Preis: Euro 6.

◗ Historisch und aktuell: Dank der gelungenen Mischung der Motive und der rückseitigen Kurzinformationen erfreuen sich die Postkartenkalender unveränderter Beliebtheit.

Fazit:** **Zum Sammeln und zum Verschicken

Güterverkehr entlang der Lahn

R. M. Köppel, T. Schupp: Eisenbahnalltag zwischen Trier und Fulda, Band 1. Eisenbahn-Fachbuch-Verlag, Neustadt 2012. ISBN 978-3-944237-00-8, 164 S.; Preis: 39,90 Euro.



◗ Schon lange zieht das Lahntal mit seinem abwechslungsreichen Zugverkehr Eisenbahnfotografen aus Nah und Fern an. Die beiden Autoren Ronny Michael Köppel und Thomas Schupp haben in ihrem Bildband, der sich ausschließlich mit dem Güterverkehr befasst, die schönsten Züge und Motive gekonnt ausgewählt und in acht Kapiteln zusammengefasst. Die ersten Schwarzweiß-Fotos zeigen noch die zu Ende gehende Dampflokzeit, während die jüngsten Aufnahmen aus dem Jahr 2011 stammen und deutlich als Digitalaufnahmen zu erkennen sind. Für Freunde der Lahntalbahn ist dieser Bildband unverzichtbar und lädt zu einer Exkursion ein, auch wenn der Bahnbetrieb heute dort nicht mehr so abwechslungsreich ist. *kf*

Fazit:** **Buntes Bilderbuch zum Träumen und Genießen

Die Übertragung hoher Motorleistungen auf die Radsätze elektrischer Lokomotiven gehörte zu den Herausforderungen, die von der Bahnindustrie zu bewältigen waren. Nach ersten Lösungsansätzen vor dem Ersten Weltkrieg gelang Jakob Buchli von BBC ein Durchbruch.

TEIL I

FOTO: DLA 10, SLG. STREIL

Die preußische EP 251, bei der DRG E 50 51, war mit totpunktfreiem Doppelparallelkurbelantrieb und dreiachsigem Lotter-Gestell ausgerüstet.

Bewegungs-Energie

Groß waren die Anstrengungen in der Schweiz, in Preußen, Bayern und auch in Frankreich, den elektrischen Zugbetrieb vor allen Dingen auf stark belasteten Hauptstrecken einzuführen, zumal da, wo die Rohenergie zur Stromerzeugung unmittelbar zur Verfügung stand.

In Zusammenarbeit mit den elektrotechnischen Großfirmen und der Lokomotiv-Industrie entwickelten die Bahnen sehr rasch schon bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs elektrische Lokomotiven mit 1000 bis 3000 PS und, je nach Verwendungszweck, mit Höchstgeschwindigkeiten von 50 bis 110 km/h. Das Problem bei den Lokomotiven

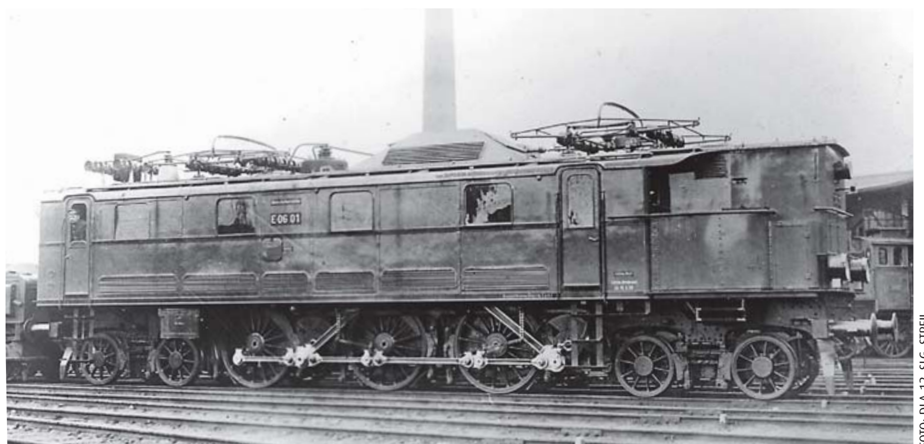
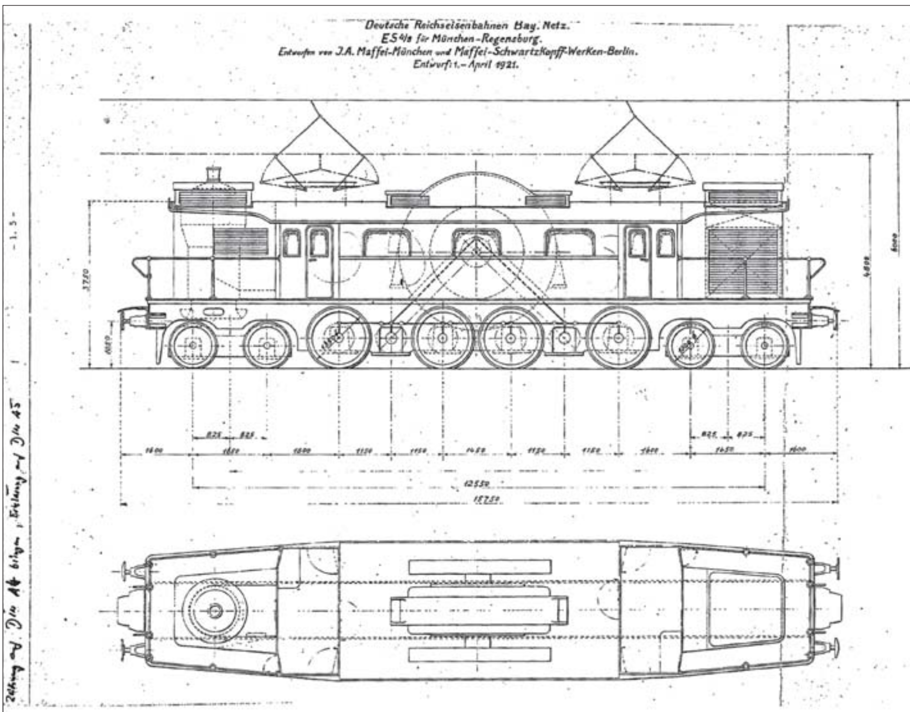


FOTO: DLA 12, SLG. STREIL

Die preußische Schnellzuglokomotive ES 51, als E 06 01 der DRG hier um 1930 im Bw Leipzig West, verfügte über einen totpunktfreien Doppelparallelkurbelantrieb nach Prof. Lotter.

Aus dem Nachlass Prof. Lotters stammt dieser Entwurf einer 2′D2′-Schnellzuglokomotive mit Doppelparallelkurbelantrieb für die Bay. Sts.-B., vorgelegt 1921 von den MSW und J.A. Maffei.



war im Gegensatz zu den sich ebenfalls schnell etablierenden Triebwagen, die hohen Motorleistungen auf die Radsätze zu übertragen.

In Preußen griff man deshalb zur Kupplung des Fahrmotors mit den Radsätzen auf Blindwellen, Treib- und Kuppelstangen zurück. Zur Erzielung einer hoher Leistung musste diese mit hoher Drehzahl und deshalb mit extrem kleinen Raddurchmessern erkauft werden. Die von den Berliner Bergmann-Elektrizitätswerken (BEW) und Linke-Hofmann, Breslau, 1917 entwickelte, hier als Beispiel zu nennende preußische 2′D1′-Lokomotive EP 235 mit 3000 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h hatte ein totpunktfreies Doppelparallelgetriebe mit zwei Blindwellen und einen Kuppelraddurchmesser von nur 1250 Millimetern. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden, auf die EP 235 aufbauend, weitere elf Lokomotiven (EP 236 bis 246) nachbestellt.

Feinreglersteuerung und Ölumspanner zukunftsträchtig

Auch Maffei-Schwartzkopff und die Berliner Maschinenbau-AG (BMAG) erhielten einen Auftrag über sechs dieser Lokomotiven (EP 247 bis 252) mit identischen Triebwerksabmessungen. Ihr Ölumspanner und die Feinreglersteuerung waren richtungsbestimmend für die Einheitslokomotiven der DRG. Von den Zweigstellen Preußen und Bayern vereinbarte Normen kamen dabei bereits zur Anwendung.

Von diesen Gebirgsschnellzuglokomotiven abgeleitet, bestellte die Zweigstelle Preußen des Reichsverkehrsministeriums (RVM) sieben 2′C2′-Flachlandschnellzuglokomotiven ES51 bis ES57 mit einem Kuppelraddurchmesser von 1600 mm, 3780 PS und 110 km/h Höchstgeschwindigkeit. In Bayern waren ähnliche, dort als ES 4/8 zu bezeichnende Lokomotiven mit der anlaufenden Hauptbahnelektrisierung, wie das damals hieß, geplant.

Nach Ende des Ersten Weltkriegs wurde Bayerns Planung wieder aufgenommen und mit der Elektrisierung der Strecken Garmisch – München und München – Regensburg begonnen. Gleichzeitig legten auch die AEG in Berlin, die BEW, Brown, Boveri und Cie. (BBC) in Mannheim, die Maffei-Schwartzkopff-Werke in Wildau (MSW), die Siemens-Schuckert-Werke (SSW) in Berlin und die Chemnitzer Pöge AG ihre Pläne elektrischer Lokomotiven vor.

Ähnlich wie in Preußen mit den jeweils zweiteiligen EP 209/210 und EP 211/212, den späteren E 49, war auch in Bayern der Entwurf einer zweimotorigen Schnellzug-

Betriebstechnische Angaben, Hauptabmessungen und Gewichte.

Betriebstechnische Angaben:
Spurweite: 1,435 m
Betrieb mit Einphasen-Wechselstrom von 16 2/3 Per./Sec. und 15000 V Fahrdraht-Spannung.
Größte Fahrgeschwindigkeit: 100 Km/Std.
Kleinster, ohne Klemmung befahrbarer Krümmungshalbmesser: 180 m.

Fahrzeug:
Gesamt-Radstand: — 12550 m/m
Geführte Länge: —
Güteziffer der Führung = — 12550
Fester Radstand —
Länge der Lokomotive über die Puffer — 15750 m/m
Größte Breite [über die Fußtritte] — 3150 m/m
Höhe des Daches über S.O. — 3750 m/m
Größte Höhe der Lokomotive. —

Elektr. Ausrüstung, von Maffei-Schwartzkopff zu liefern.
2 Stromabnehmer
1 Transformator mit Luftkühlung
1 Gestellmotor Type WR 190 mit künstl. Kühlung
Steuerung mittels Schaltwalze Bauart M.S.W.

Triebwerk:
Antrieb mit 4 geneigten Parallel-Kurbel-Getrieben und 2 Blindwellen.
Triebrad-Durchmesser:
bei neuen Reifen — 1350 m/m
bei geringster zulässiger Radreifenstärke — 1260 m/m
hiebei Drehzahl der Triebräder 393/Min. = — 6,56/Sec bei V = 100 Km/Std.
bzw. 421/Min. = — 7,01/Sec " " " "
Halbmesser der Trieb- und Kuppelkurbeln 650/2 = — 325 m/m.

Gewichte:
1. Elektr. Ausrüstung [ohne Ankerwelle und deren Lagerung] nach Angaben der M.S.W.
2 Stromabnehmer — 1,35 t
1 Transformator — 16,40 t
1 Motor — 27,00 t
Steuerung — 2,20 t
Ölschalter, Führerstandsausrüstung, Kabel — 2,05 t
Motorluftpumpe — 1,00 t
} — 50 t
2. Mechanischer Teil: Radsätze, Fahrzeug, Triebwerk, Bremse, Oberkasten — 63,1 t
3. Dampfheizungseinrichtung [Kessel mit Ausrüstung] leer — 2,9 t
4. Zur Dienstbereitschaft: Kesselwasser — 1,3 t
Wasser in Behältern bei vollen Vorräten 2,0 t, bei halben Vorräten — 1,0 t
Laternen, Werkzeuge, Winden — 0,43 t
Sand ca. 240 lit. — 0,42 t
Mannschaft — 0,15 t
} — 1,0 t
Dienstgewicht — 121,7 t
Reibungsgewicht — 4 × 16 = 64,0 t

Nachlass PROF. LOTTER
Ernst Schörner

J. A. MAFFEI
Lf. No. 7158.7
C. Or. No. 715.86
den 4. Mai 1921

FOTOS (2): STREIL, NACHLASS LOTTER

Auf einen Blick: Die zugehörigen Daten zur Betriebstechnik vermerken unter anderen Angaben der MSW (Maffei-Schwartzkopff-Werke) in Wildau auch das doch recht interessante Gewicht des Motors der ES 4/8 mit 27 Tonnen bei einem Dienstgewicht der Lokomotive von 121,7 Tonnen.

lokomotive ES 3/6 mit Zahnradstangen-Antrieb, jedoch mit durchgehendem Rahmen und durchgekuppelten Treibradsätzen vorgelegt worden. Die elektrische Ausrüstung war identisch mit jener der preußischen E 49.

Gelenkhebel-Einzelachsantrieb kontra Tschanz-Kardanantrieb

Einen fortschrittlichen, freilich ebenfalls nicht ausgeführten Entwurf präsentierten 1919 die MSW und zwar in Form einer ES 3/7 mit zwei Motoren und Vorgelegen sowie einer auf den mittleren Kuppelradsatz wirkenden gemeinsamen Schlitzkuppelstange. Man könnte in der schweizerischen Ae 3/6 II von 1924 ein Aufgreifen dieser Bauart vermuten.

Inzwischen hatte 1921 in der Schweiz die erste 2´Co1´-Talschnellzuglokomotive Ae 3/6 I, Nr. 10301, spätere 10601, das BBC-Montagewerk in Münchenstein bei Basel verlassen. Das Besondere an dieser Lokomotive war der von Jakob Buchli (BBC) konstruierte Gelenkhebel-Einzelachsantrieb. Dieser Antrieb war bereits ab 1918 in der durch BBC von der französischen Midi-Bahngesellschaft zurückgekauften 1´C1´-Lokomotive E 3301 erprobt worden. Ursprünglich war diese BBC-Elektro-Lok zur Erprobung des Einphasen-Wechselstromsystems $16^2/_3$ Hz nach Frankreich gegangen, dort aber nach der

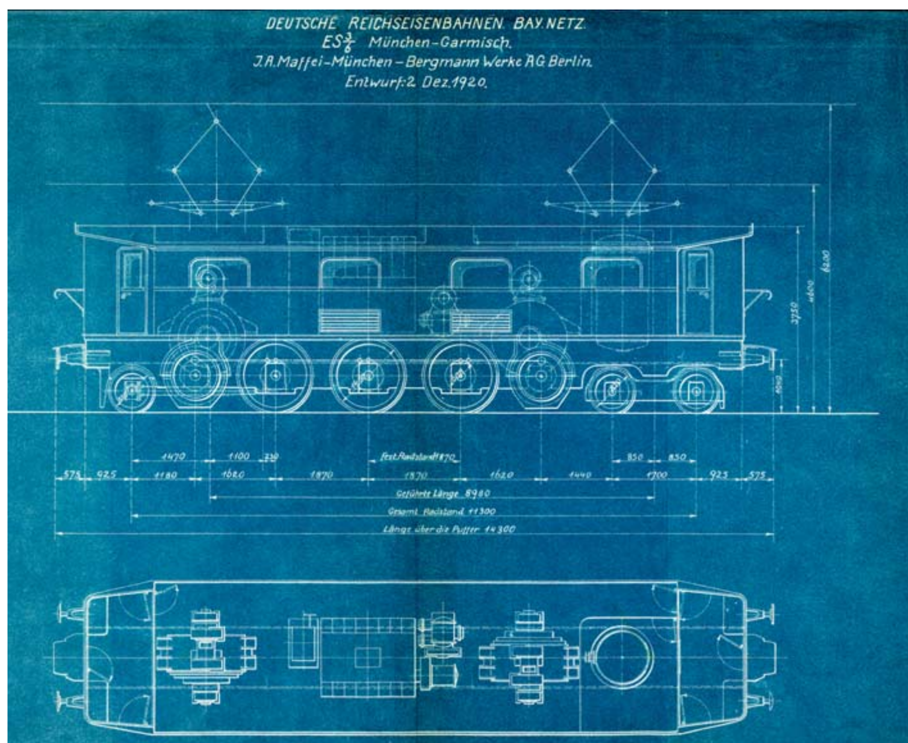


FOTO: STREIL, NACHLASS LOTTER

Aus dem Nachlass Lotter stammt auch diese Blaupause einer ES 3/6 mit zweimotorigem, durchgekuppelten Zahnradstangenantrieb für den Einsatz auf der Strecke München – Garmisch.

Entscheidung zugunsten von 1500 Volt Gleichstrom überflüssig geworden. Zu Vergleichszwecken ging ab 1922 die Versuchslokomotive Ae 4/8, ausgerüstet mit zwei Buchli-Gelenkhebel-Einzelachsantrieben und zwei Tschanz-Kardanantrieben, auf Testfahrten.

Die Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums (RVM) unter Verkehrsminister Frauendorfer, dessen Chefelektriker Gleichmann, Geheimrat Barth, dessen Mitarbeiter Otto Michel, der spätere Abteilungspräsident II des Reichsbahn-Zentralamts (RZA) München, sowie Georg



FOTO: STREIL

Ae 3/6 I, SBB-Nr. 10301, spätere 10601 mit dem von Jakob Buchli konstruierten Gelenkhebel-Einzelachsantrieb: Als erste Maschine einer Serie von 114 Lokomotiven stand sie zum Zeitpunkt der Aufnahme als Denkmal vor ihrem Herstellerwerk BBC im Schweizer Bahnhof Baden.

Lotter, Oberingenieur bei Maffei, waren fachkundige Gäste bei mehreren mit der Talschnellzuglokomotive Ae 3/6 I durchgeführten Probefahrten. Offenkundig waren diese unter den wachsamen und kritischen Blicken der Fachleute erfolgreich verlaufen, denn BBC erhielt darauf hin den Auftrag zur Entwicklung von zunächst fünf Elektro-Lokomotiven mit den Buchli-Antrieben und der Achsfolge 1 AAAA 1 (später 1´Do1´).

Mit dem Erstentwurf stellte BBC in Zusammenarbeit mit Krauss & Co. eine Lokomotive mit einer Länge über Puffer (LüP) von 15360 mm, mit einem Dienstgewicht von 101 Tonnen und einem Reibungsgewicht von 74 Tonnen vor. Nach Heraufsetzung des Achsdrucks auf 20 Tonnen bei Bahnen erster Ordnung konnte der Entwurf noch hinsichtlich LüP, Radsatzstand und Gewicht großzügig geändert, der Auftrag sogar auf zehn Lokomotiven erweitert und an fünf Lokomotiven anstelle des Buchli-Drehgestells das Krauss-Helmholtz-Lenkgestell zum Vergleich eingebaut werden.

Auftrag an BBC auf zehn Lokomotiven erweitert

Inzwischen war die Deutsche Reichseisenbahn (DRB) in die Gesellschaftsform DRG überführt worden. Das Reichsbahn-Zentralamt für Maschinenbau (RZM) Berlin erteilte den Firmen AEG, SSW und BEW den Auftrag, ihrerseits Entwürfe von elektrischen Schnellzuglokomotiven mit Einzelachsantrieb auszuarbeiten und vorzulegen. So sollte der offenbar mit Unmut festgestellte Vorsprung der noch ziemlich entscheidungsunabhängigen Gruppenverwaltung Bayern (GB) zügig wettgemacht werden.

Um die schon sehr abgefahrenen 1´C1´-Schnellzuglokomotiven ES 9 bis 19 (DRG E 01 09 bis 19) entlasten beziehungsweise endlich abstellen zu können, bestellte Berlin 1926 nochmals fünf 2´C2´-Schnellzuglokomotiven der Baureihe E 06 (vormals ES 51 bis 57) in modernerer Form als E 06 08 bis 12.

Teil 2, der demnächst folgt, befasst sich unter besonderer Berücksichtigung des Buchli-Antriebs mit den verschiedenen zwischen 1925 und 1960 gebräuchlichen Antriebssystemen von elektrischen Lokomotiven mit im Rahmen oder Drehgestell fest eingebauten Fahrmotoren.

Aufbau, Funktion und Bewährung des Buchli-Antriebs in der Schweiz, in Deutschland sowie in Frankreich bei SBB, DRG, DB und SNCF werden im abschließenden Teil 3 des Bahn-und-Technik-Beitrags beschrieben. □ *Werner Streil/hc*

Schweizerische Bundesbahnen
Obermaschineningenieur

Be 2/5 Nr. 11001.

Totaler Radstand 9200 Empattement total
Totale Länge 13240 Longueur totale
Dienstgewicht 13,0 t 16,6 t 16,6 t 16,4 t 12,3 t Poids en service

Triebraddurchmesser	1610 mm	Max. Anfahrzugkraft am Rad	9000 kg
Laufraddurchmesser	1610 mm / 850 mm	Stundenzugkraft bei V = 60 km/h	4500 kg
Übersetzungsverh. Tschanz	1:4,15	Stundenleistung bei V = 60 km/h	1000 PS
Übersetzungsverh. BBC	1:2,83	Dauerleistung bei V = 65 km/h	900 PS
Dienstgewicht	74,9 t	Max. Geschwindigkeit	75 km/h
Reibungsgewicht	33,2 t		

FOTO: SBB-TYPENBLÄTTER, SLG. STREIL

Als E 3301 zur Erprobung des Einphasen-Wechselstromsystems $16^2/_3$ Hz bei der Midi-Bahngesellschaft, testete die BBC mit ihr ab 1918 Buchli-Gelenkhebel- und Tschanz-Kardanantrieb.

BBC 5165

BBC 1924 | 1A+1 Sz.-Lokomotive 2000KW Dauerlstg 15000V, $16^2/_3$ Per. max. 110km/h, BBC-Einzelachsantrieb System Buchli.

Abb. 24. 1 Do 1 (bisher bezeichnet: 1 A4 1)-Schnellzuglokomotive mit Buchliantrieb.

Höchstgeschwindigkeit: 110 km/h
Dauerleistung der Lokomotive an den Motorwellen: 1680—2000 PS
Zugehörige Fahrgeschwindigkeit: 110 bis 75 km/h
Größte Stundenleistung an den Motorwellen: 2400 PS
Größte Anfahrzugkraft: 13 150 kg
Treibraddurchmesser: 1640 mm
Dienstgewicht: 101 t
Reibungsgewicht: 74 t
Länge über die Puffer: 15 360 mm
Zahl der Motoren: 4
Kraftübertragung vom Motor auf die Treibräder: Zahnräder und Buchlikupplung
Zahnradübersetzung: 1 : 2,63
Art der Transformatorkühlung: Oelumlauf mit freiliegenden Kühlrohren
Steuerungsart: Schlittenschalter
Beschaffungsstelle: Gruppenverwaltung Bayern
Erbauer des elektrischen Teiles: Brown, Boveri & Cie., Mannheim
Erbauer des Wagenteils: Krauß-München
Verwendungsbezirk: München-Regensburg (nach Fertigstellung)
Verwendungszwecke: Schnell- und Personenzüge.

FOTO: SLG. STREIL

Lotter-Tetzlaff-Bericht: Für das bayrische Netz der Deutschen Reichsbahn gedacht war die 1 AAAA 1-Schnellzuglok mit Buchli-Antrieben, die dieser erste BBC-Entwurf von 1924 zeigt.

VERKAUFEN

SUCHEN

TAUSCHEN



GÜTERBAHNHOF

VERKÄUFE
Dies + Das

Klare Faltboxen – stabile Ersatzverpackung für H0-TT-N, www.albedo-teile.de – modellbauteile@online.de

www.modellbahnservice.de

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Digitalumbau, Sound-Einbau ESU, Uhlenbrock, mit Einbau ab € 30,–. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

NEU – www.modellbaume.de

Modellbau Peter Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Zubehör, Gebäude. www.modellbaupeter.com, Tel.: 0351/4759994.

Umbau Piko Antriebstechnik zu super Fahreigenschaften und dreifache Zugleistung

BR 01, 03, 41	125,00 €	BR 58	72,00 €
BR 38	88,00 €	BR 94	67,00 €
BR 55	99,00 €	BR 106	67,00 €
BR 56	92,00 €	BR ES 499	63,00 €
BR 64/75	72,00 €	BN 150	54,00 €
BR 86/95	82,00 €	VT 185	69,50 €
BR 57	83,00 €	SVT (MOTOR MITTIG)	52,00 €

Fertigmodelle der Sächs. u. der Harz. Schmalspurb.
Ladegüter aus eigener Produktion in TT, H0, H0e.
Hobby-Eck zu Top-Preisen!
09577 Niederwiesa · Eubaer Str. 44
Tel. (03726) 6489 · www.hobby-eck.net

TLS-Service Center: Ihr Modellbahnpartner für das individuelle Digitalisieren und Programmieren Ihrer Modellbahnanlage. Aktuell bauen wir für Sie die Schau- und Vorführanlage www.erlebniswelt-modellbahn-rheinmain.de, Tel.: 06150/83910.

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.Feines-in-TT.de

Verbeck-Lokschilder weiterhin erhältlich: www.mk-schilderversand.de

www.modellbau-chocholaty.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

Verkaufe Modellbahnen (Restbestände) von Märklin + DDR aller Größen, 50 Jahre Märklin-Packung mit Personenzug, Ausgabe v. 1985 m. P-Zug von 1935, weiterhin viel Zubehör von Piko, Fleischmann u. Roco (Loks, Wagen u. Bausätze). Tel.: 030/4442888, 0177/9741939.

Kleinst-Serien Bausätze in Kunststofftechnik

NEU
- *in Fertigung*
DB Steuerwagen ES 85.40 in *N und TT*
Im Bild die Ausführung des N-Modells
- *in Fertigung*
(DR) Reko Postwagen *N*
- *Vorbestellungen bis 30.04.2013*
- *Auslieferung vsl. Herbst 2013*

Weitere Ausführungen des C4i / B4i-35a zur Zeit noch vorrätig
Alle Bausatze lackiert und bedruckt / Fertigmodelle nur beschränkt lieferbar.
Info gegen 1,20 € in Briefmarken oder neumann.mobakleinserie@arcor.de
Vertrieb und Versand nur von
Modellbahn-Kleinserien I. Neumann, Malterstrasse 53, 01159 Dresden

IG • MET Dresden e. V. – 1990 20 Jahre 2010 Modellbahn Kleinserien Neumann

www.lok-doc-wevering.de

Einfamilienhaus m. umfangr. Modellbahn-Anlage auf 40 m², im schönen Bad Bederkesa im Kreis Cuxhaven zu verkaufen, zum Grundstückspreis lt. Gutachten. Die Bahn-Anlage, in die mehr als € 100.000,– investiert worden sind, gibt es kostenlos dazu. Dies ist der Wille des verstorbenen Eigentümers. Ernsthafte Interessenten melden sich bitte unter Chiffre-Nr. 09-13-01.

www.schauffele-modellbau.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

LGB: Lok Nr. 2078 in OVP € 250,–; Kranwagen lose € 50,–; Zugset Feuerwehr in OVP € 210,–; Sound Waggon Nr. 42352 in OVP € 100,–; Lok Nr. 2010 in OVP € 115,–; LGB-Depeschen und Gartenbahnhefte auf Anfrage, Versandkosten anteilig zur Hälfte. Friedrich Ehm, Mobil Nr. 0172/6856292.

www.spur-0.de

LGB 22660 Schweinesch. VT 133525 € 249,–, neuwertig; 0e Fleischmann Starterset 2025 € 99,–, unbespielt. Versandkosten € 5,–. Tel.: 05132/5990554.

Modellbahn Schröder
H0=, TT, N und Zubehör
Weichselstr. 34 a •10247 Berlin
Tel./Fax 030-55154949
Samstag 10–14 Uhr

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

0: BR 216011-7 DB weinr., 1 Kesselwg. „ARAL" Drehgest., 1 Kühlwg. „APOLLINARIS" 2-achs. v. Lima. Alles unbenutzt. Tel.: 030/53002793.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.augsburger-lokschuppen.de

Verk. Fleischmann H0 Loks, Waggons etc. Liste gegen € 0,90 Rückumschlag. Infos unter 0176/54841294.

Verkaufe Micro Metakit H0 E-Lok BR 06 in Grau für € 1400,– an Abholer, nicht gelaufen, da Vitrinenmodell, ab 17 Uhr erreichbar. Tel.: 089/3071291.

www.d-i-e-t-z.de

Verkaufe Roco Gleisbildstellpult mit massenhaft Zubehör, MSC120 und Lauer Schattenbahnhof Steuerung, Block- u. Pendelzugst. Fahrregler. harald4241@live.de, 02641/916414.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.modelleisenbahn.com

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle H0 und H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel.: 0371/5362537

JULI-NEUHEITEN 2013 LIEFERBAR!

Fordern Sie unseren kostenlosen Neuheitenprospekt an!

Auhagen
MODELLBAHNZUBEHÖR H0 · TT · N
Auhagen GmbH
OT Hüttengrund 25
D-09496 Marienberg/Erzgeb.
Tel.: +49 (0) 3735.668466

Besuchen Sie uns im Internet unter: www.auhagen.de

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt



Sonderangebote

Piko 47410 TT BR 182 DBAG Taurus	39,00 €	Fleischm. 413401 BR 41 (Reko) DR	229,50 €
Roco 36014 TT BR 44 DR	159,00 €	Gützold 47600 BR 118 DR Sparlackierung	109,00 €
Tillig 01598 TT Set München-Nürnberg-Express	129,00 €	Liliput 131540 BR 05 DRG Stromlinie	199,00 €
LGB 20980 IK Sachsen	539,00 €	Märklin 26410 Karlsruher Zug	299,00 €
LGB 20990 IIK Sachsen	899,00 €	Märklin 37567 Ce 6/8 II SBB Messelok	499,95 €
LGB 21930 Köf HSB	339,00 €	Märklin 37705 VT 75.9 / VB 140 DB Sound	299,50 €

Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götze-Str. · 06667 Weißenfels · Tel. 03443/302509 Fax 341847

Kleinanzeigen mit Riesenreichweite! Jetzt erreichen Sie noch mehr Interessenten – der Anzeigenpool von MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal verschafft privaten und gewerblichen Kleinanzeigen den maximalen Wirkungsgrad!
Ab sofort erscheint jede MEB-Kleinanzeige parallel nicht nur im GÜTERBAHNHOF des MODELLEISENBAHNER, sondern auch im MINI-MARKT des Eisenbahn-Journals und der MIBA. Somit sind Sie in den wichtigsten Zeitschriften für Modellbahner und Eisenbahnfans in Europa vertreten.
Und das Schönste ist der kleine Preis für Ihre Kleinanzeige: Für nur € 5,– pro 5 Zeilen sichern Sie sich die Aufmerksamkeit von mehr als 160.000 Lesern*. Eine Kleinanzeige, vierfache Wirkung – nutzen Sie unser Auftragsformular auf Seite 45.
Für Internet-Nutzer gibt's den Kleinanzeigencoupon auch als PDF-Dokument zum Ausdrucken unter www.vgbahn.de

Anzeigenschluss für Heft 11/2013 ist der 10.09.2013

Alle später eingehenden Anzeigen werden automatisch in der nächsten Ausgabe veröffentlicht. Antwort auf Chiffre-Anzeigen schicken Sie an: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Anzeigenabtlg., Chiffre-Nr. ...., Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

*Leseranalyse Februar 2013

Liliput-Wien-Raritäten: Nr. 5209 BR 52-4867 „Histor. Eisenbahn" Frankfurt, orig. WS, OK inkl. Zurüstteile € 150,– + Porto; Nr. 10137 BR 01-1066 UEF, Öltender, WS € 150,–; Nr. 5226 BR 52-1198 OGEG, Wannentender, WS, OK € 140,–. Lil.-Bachm.-Rarität L 350114 Set 125 Jahre Gotthardbahn, 4 D-Zugwagen, blau, lim. SoSe, neu im OK € 140,–. Roco-WS-Loks: 43928 V 200-035 DB, neu, OK, rot € 100,–; 43945 + 43946 VT 98.95 DB, 3-tlg. Schienenbus, beleuchtet, WS, neu, OK € 150,–. E. Schaab, 34308 Bad Emstal, Tel.: 05625/5981.

www.menzels-lokschuppen.de

Gönnen Sie sich **Lokomotiven** mit **>Sound<**. Wer sie einmal auf seiner Anlage gefahren hat, möchte Loks ohne Sound nicht mehr im Einsatz haben! Ich verkaufe meine H0 Epochen I–V. Sehr wenig bespielte: ICE-2 u. -3, Tender-, Schlepptender-, Diesel- u. E-Loks u. Triebzüge mit Sound, sowie Personen- u. Güterwagen von: Brawa, Fleischmann, Märklin, Meheno, Pico, Roco, Trix. Günstige Preise, bitte Bestandsliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, Fax: 0421/4860580 oder E-Mail: klaus.buechner@rbb.de.

KUSWA, In der Gartenstr. 12
34513 Waldeck, 05623-973737
Listen 1,– € oder www.kuswa.de
Neu in N: Radbremsscheiben für ICE 3
Radscheibenelemente für Taurus
Bühnen, Tritte, Laufstege und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen (PIKO 4407): **7,– €**

www.Langmesser-Modellwelt.de

Sammlungsauflösung! Verkaufe meine US-Dieselloks wg. Aufgabe des Hobbys komplett oder einzelne Loks. Alle Modelle superdetailed u. handpainted von Mainline Models aus Texas. Tel.: 0431/85483 oder fe.mausa@kielnet.net.

www.TTM-Shop.de

Achtung Sammler! Verkaufe hochwertige Trix-H0-Sammlung – Profi-Club-Modelle, limitierte Trix-Herpa-Zugpackungen, viele MHI-/Sondermodelle und komplette Zuggarnituren. Die Modelle sind unbespielt. Gesamtzustand einschließlich OVP entspricht ladenneu. Bitte Liste anfordern: as-sirius@t-online.de. 0176/56570426.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

stangel MODELLBAHNBAU
www.stangel.pl
Gebäudemodelle
Dioramen
Anlagenbau
Zubehör

MBW Spur 0 GmbH
Bezahlbare Modelle in 1:45 www.MBW-Spur-0.de

www.zum-alten-dampfross-berlin.de
Modellbau – Planung und Bau von Modellbahnanlagen
Zum alten Dampfross
Inh. Mike Lorbeer
Kunibertstrasse 17 | D – 12524 BERLIN
Tel.: + 49 (0) 30 / 670 68 107
MoBa - Work
Inh. Dipl.-Ing. Jochen Krause
Tel.: + 49 (0) 30 / 64 93 325
www.mobawork-modellbahnanlagenbau.de

RocoLINE Gleise mit Bettung, Weichen ohne Bettung aber mit Korkunterbettung, zu verkaufen. Günstige Preise, bitte Bestandsliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, Fax: 0421/4860580 oder E-Mail: klaus.buechner@rbb.de.

www.modellbahnkellershop.de

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.Spielewelt-am-See.de
Kleinserien und Co. in H0-TT-N

Moba-RUCKERT
Buchloe, Tel.: 08241/90853

www.modellbahnritzer.de

Verk. H0= Samml. US Loks Industrie u. Messing teilw. Sound, ebenfalls Riesensammlung europ. Modelle Loks, Wagen, Zubehör-Listen, Bilder harald4241@live.de, 02641/916414.

www.kieskemper-shop.de

Suche und verkaufe:
us-brass
H0 Messingmodelle
Europa + Nordamerika
contact@us-brass.com

www.Modellbahnen-Berlin.de

Privater H0-Nachlass-Verkauf: Loks, Sondermodelle, Raritäten, Waggons, Gleise, Gebäude, Zubehör usw., fast alles neu, Bilder, Infos und Kontakt: www.modellbahn-verkauf.de.

www.modellbahn-pietsch.com

Verk. Super H0= Anlage aus 6 Fremo Modulen 1/87 mit Riesen Bw B&K, digit. Bw Kräne Messinghandarbeit z.B. Bw Schalke Einzelst. Bilder harald4241@live.de, 02641/916414.

www.moba-tech.de

MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ
Digitaltechnik preiswert und zuverlässig
www.FIRMA-STAERZ.de

Besuchen Sie uns im Internet unter:
www.LokschuppenHagenHaspe.de

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
www.Lokschuppenhagenhaspe.de
Internetshop!! www.lokschuppenhagenhaspe.de oder www.lohag.de
Ihr Spezialgeschäft für europäische Handarbeits-/Kleinserienmodelle und für Modellbahnträume...seit über 30 Jahren.
1. Exclusive Handarbeitsmodelle (bis 30% Rabatt)
Alle Spuren, ca. 40 Hersteller, Liebhaberstücke, qualifizierte Kapitalanlage Micro-Metakit, Fulgurex, Lemaco, Lematec, Lemke, Trix fine-art, Bockholt, Aster, Pein, Schönlau, Dingler usw. usw.
In allen Spurweiten (Z–G) viele neue Modelle, alle mit Bilder. Unsere Sonderpreise weiter gesenkt, teilweise erheblich.
2. Marken-Rabatte bis über 50% auf tausende Artikel !!!
Ca. 80 Hersteller, Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Brawa, Bemo, LGB, Hübner, Arnold usw. usw.
Täglich aktualisierte Angebote. Alle Marken-Hersteller, alle Spuren, Automodelle, Zubehör und als Spezialität Ferrari-Modelle.
Reinschauen lohnt sich immer: www.lohag.de Nie teuer, immer günstig!
Kein Internet? Listen KOSTENLOS anfordern: 0 23 31/40 44 53
seit 1977
Lokschuppen Hagen-Haspe Inh. Werner Rüping
Ihr Spezialist für Kleinserienmodelle + Service
D-58135 Hagen • Vogelsanger Str. 36-40 • Tel. ++49(0)2331/404453
Fax ++49(0)2331/404451 • D1-Netz ++49(0)171/4715600

Verk. Flm. DB-Loks: 4155 € 99; 4081 € 89; 4070 € 89; 4805 BR 50 € 89; alle m. DCC-Dec. Trix 22705 BR 10 € 179; 22509 BR 92 € 69; 23996 Schneepfl. € 43. Roco 63050 BR ET 423 € 149; VT 70 mit DCC-Dec € 69; Panzerzug Roco 15-tlg., nur kpl., Ep. 4 Liliput Wien BR 62002 € 30. Märklin 46600 Wg.-Set Gaswagen Ep. 1 € 55. Alle OK + € 5 Ver. Tel.: 05132/5990554.

www.ddr-in-1zu87.com

Verkaufe Roco SBB BR 460 € 90,–; SBB 63840 E-Lok BR 111-29 € 90,–; 62400 E-Lok SBB BR 10439 Ae36 € 130,–; 43507 E-Lok SBB BR BE 416 € 140,–; 43710 E-Lok BLS BR Ae 6/8 € 130,–. Alle Modelle mit DCC-Decoder. Hans Ottenstreuer, Dr.-Rausch-Str. 7, 25774 Lehe. Tel.: 04882/603429.

www.werner-und-dutine.de

Kleinserienmodelle Mikro-Metakit, Fulgurex, Lemaco, Trix Fineart, Weinert, M+F, Günther. US Brass Loks und Wagenliste von ilona.k@live.de.

www.dampfzug24.de

günstig: www.DAU-MODELL.de

Modellbahn 2. Hand

An- und Verkauf von Modellbahnen aller Spuren und Größen: Sammlungen, Anlagen, Einzelstücke, Zubehör usw., Modellautos. Jetzt auch **NEUWARE**.

Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 10.00–18.00 • Sa.: 10.00–14.00
Tel.: 07 31 / 6 02 64 91 • Fax: 07 31 / 61 99 17
www.modellbahn-ulm.de • Info@modellbahn-ulm.de
89073 Ulm • Herrenkellergasse 16

Verkaufe **2 massgefertigte Holzvitrinen** (seith. H0 Lok-Depot) je **204x80x12 cm** mit 3 verschiebbaren Glastüren für jeweils **VB 200 €**, beide **zusammen 350 €**. Ausserdem diverse Eisenbahnliteratur, Kataloge etc. Abholung Nähe Backnang. **Tel.: 01577-9521918.**

MODELL Bahn LAND Magdeburg

...eine Spur besser!

Modellbahnland Magdeburg GmbH
Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg
Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41
www.modellbahnland-magdeburg.de
E-Mail: mail@modellbahnland-magdeburg.de

Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für Modelleisenbahnen • Modellautos • Zubehör

Ihr freundliches Fachgeschäft mit der großen Auswahl!

Piko Spur H0 Herbstneuheiten 2013

51045	Elektrolokomotive BR 371001-9 CD Ep. VI	234,99 €
57468	Elektrolok. BR 189 "Locomotion Cream" Ep. VI	74,99 €
57538	Diesellok. TRAXX 246 011-1 "IGT" Ep. VI	69,99 €
59141	Elektrolokomotive BR 482 "Infraleuna" Ep. VI	86,99 €
59142	Elektrolokomotive BR 482 SBB Cargo Ep. VI	96,50 €
59418	Diesellokomotive 7764 B Ep. VI	94,99 €
59505	Elektrotriebwg. BR 442 "Talent 2" S-Bahn-Leipz. DB AG Ep. VI	199,99 €
54661	Druckgaskesselwagen "GATX" Ep. VI	46,50 €
54703	Gedeckter Güterwagen "SPA" B Ep. III	26,99 €
54712	Bierwagen "Wolters" DRG Ep. II	34,99 €
57778	Containertragwagen "Samskip" DB AG Ep. VI	19,99 €
57779	Niederbordwagen Kkm3230 beladen mit 2 Drehgestellen DR Ep. IV	12,99 €
58338	Set aus 3 Kalkkübelwg. Slmmp gealt. DR Ep. IV	104,99 €

Angebote freibleibend, Lieferbarkeit, Irrtümer, Preisänderungen ohne Gewähr.
Diese Angebote erhalten Sie auch bei: Modellbahnland Arts, Gladbacher Str. 25, 41747 Viersen. Tel.: 02162/268770, Fax: 02162/268772.

Liliput: 1x Dampfspeicherlok € 75,–; 1x Gt. Wg. Salmebräu € 15,–. Lima: TW OB BR 515/815 2-tlg. € 70,–; TW BR 628 2-tlg. € 70,–. Brawa: Bergbahn € 75,–. Herm. u. Part.: Großer Hecht + Beiwagen (Bausatz) mit Antrieb € 90,–. G. Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt. Tel.: 05352/6471.

www.modelltom.com

ADE-Citybahn-Köln, 4-tlg., als Einheit zu verkaufen: 3x BS und 1x FM = Steuerwagen/1.+2. Kl. mit Glas Logo/2x 2. Kl. untersch. Betriebs-Nr. K.H. Neumann, Tel.: 0651/96649674.

www.baehnlewerkstatt.de

Mä. BR 50 Kab. Tend. € 120. Hamo E 152034-5 € 100. Primex E 132104-1 € 80. Flm. BR 53320 € 80; DRK Silberl. € 25; BR 50 Kab. Tend. € 120; VEB EM 14 2-tlg. Schnelltriebwg. € 90. Piko E 460701 € 60. Roco DR BR 171137 € 85; DB BR 74904 € 85; DB BR E 144509-7 € 60; DB BR 218235-0 € 65. Tyco U.S. E-Lok GGI € 80. Bachmann GS-4 € 65. 02351/14827.

www.lokraritaetenstuebchen.de

Gütz. BR 03 1057 Reko A-Nr. 59100 Vitrinenmodell € 300,–. Gütz. BR 52 5354-7 DR „GR Umbau" mit Quetschesse und Wannentender € 200,–. Tel.: 03744/3655105.

Ankauf - Verkauf - Neuware
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
N-Spur Sonderangebote u. v. m.

Unser Top-Seller: NACHTZÜGE

Fulminantes Porträt der HSB

Fünf Jahre lang verbrachte der Fotograf Olaf Haensch unzählige Nächte im Harz, um mit aufwendigen Blitzlicht-Installationen ebenso surreale wie atmosphärische Bilder von den Dampfzügen auf den Harzer Schmalspurbahnen und ihrer Umgebung zu schaffen.



Einfach bestellen! 08141/53481-0 *oder* **bestellung@vgbahn.de**

www.Feines-in-H0.de

Mä. Hamo BR 85006 FH, Vo Ri Loksch. 5754B, Faller Baus. B548 2x, Ro BR 17. Su. Ha BR 50, BR 78, BR 38, BR 86. M. Lorenz, Pestalozzistr. 15, 04736 Waldheim. 034327/91612.

www.jbmodellbahnservice.de

Tragschnabelwagen 23994 u. 24019 von Trix, je € 150,– u. Kranzug-Set 5597 von Fleischmann € 60,–, in OVP, unbespielt. 030/9298221 oder hwvallee@freenet.de.

www.modelltechnik-ziegler.de

Märkl. Jahreswagen 1998, 48853 € 15,–; Märkl. Mai G-Wagen 31979 € 15,–; Flm. Sonderw. 40 J. Flm. 5806 € 15,–; Roco Kühlw. Leitmeritz CSD € 15,–. Tel.: 0391/6226993.

www.zuz-modellbahn.com

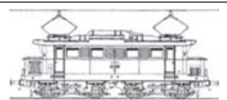
Roco BR V 200027 € 70; BR 17-1128 DR € 100. Flm. 4882 T3 + 5 Personenwagen € 200; V 218306 € 70. Trix 22511 V 120001 DR € 140. Rivar. BR 96022 DR € 150. Tel.: 05321/25755.

www.modellbahnshop-remscheid.de

Mä.: Big Boy Nr. 34990 € 320,–; ICE-S Nr. 39710 € 230,–; Startset Nr. 3100 in OVP, top € 85,–. Flm.: Nr. 4173 € 115,–; Nr. 4170 € 120,–; Nr. 4162 € 115,–. Fritz Ehm, 0172/6856292.

www. Auhagen .de

Züge & Zubehör
Trains & Accessoires



Bahnhofstr. 9 • 85567 Grafing b. München
Tel.: 08092/85194-25 • Fax: 08092/85194-26
info@zuz-modellbahn.com
www.zuz-modellbahn.com

Öffnungszeiten:
Mo.–Fr. 10–13.30 Uhr u. 14.30–18 Uhr
Sa. 9.30–13.30 Uhr

Ihr Modelleisenbahn-Fachgeschäft in Grafing b. München
ca. 150 m vom Bhf (S4) entfernt, Richtung/Nähe Marktplatz

ALLE TIPPS ZU KLEINANZEIGEN

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.**
   Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag!
   Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken. Die Redaktion erreichen Sie unter: *redaktion@modelleisenbahner.de*
Kleinanzeigen mailen Sie bitte an *e.freimann@vgbahn.de* oder Sie laden den Coupon unter www.modelleisenbahner.de herunter (PDF-Datei).

Kleinanzeigen, Tauschbörsen und Märkte

ab 5,– €

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck

Tel.: 08141/53481-152
(Fr. Freimann)
Fax: 08141/53481-150
E-Mail: e.freimann@vgbahn.de

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen (außer bei Chiffre-Anzeigen). Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung, nach Übersendung Ihres Verrechnungsschecks oder nach Eingang Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung.

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- ☐ Verkäufe Dies + Das
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
- ☐ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Verkäufe Literatur, Video, DVD
- ☐ Verkäufe Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Verkäufe Fotos + Bilder
- ☐ Verkäufe Fanartikel

- ☐ Gesuche Dies + Das
- ☐ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Gesuche Fahrzeuge sonst.
- ☐ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Gesuche Literatur, Video, DVD
- ☐ Gesuche Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Gesuche Fotos + Bilder
- ☐ Gesuche Fanartikel

- ☐ Sonstiges
- ☐ Urlaub, Reisen, Touristik
- ☐ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)

- ☐ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
- ☐ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
- ☐ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–
- ☐ Chiffregebühren + € 8,–

- ☐ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 6,– pro Zeile + MwSt

- ☐ 1 x veröffentlichen
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen
- ☐ 5 x veröffentlichen
- ☐ .... x veröffentlichen

Privatanzeige bis 5 Zeilen **€ 5,–**

Privatanzeige bis 10 Zeilen **€ 10,–**

Privatanzeige bis 15 Zeilen **€ 15,–**

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ________

☐ Abbuchung (nur Inland):

Konto-Nr. / Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag liegt als Scheck bei.

☐ Betrag liegt bar bei.

Keine Briefmarken senden!

Modell Eisen Bahner

Verk. BR 42 v. Gü. in der OV m. 7 Güterwg. von Piko Expr. aus Blech und Bakkalit € 250,–; BR 23 Piko in der OV m. Piko Express D-Zug 3 Wag. für € 130,–; BR 50 Piko m. 2 Personenwg. + 1 Güterzugp. + 3x Gütwg. € 110,–; BR 221 Piko m. 1x Doppelstockzug (2-tlg.) v. Schicht mit LED Beleu. u. Zugschluss für € 120,–; BR 120 Güt. m. Güterzug (6 Wg.) € 100,–; 1x 2-achs. Autotransportflachwg. bel. m. einem 311-Wartburg (Pkw zweifarb.) € 45,–; 1x BR V 200 von Gü. in der OV aber oh. Schriftzug für € 60,–; 1x Trafo von Piko ME 002 für € 40,–; 1x Trafo F21 für € 50,–; 1x 6-achs. Trafoschwerwg. für 60,–. Versand nur als Nachnahmepaket. Andreas Döberin, Sponholzerstr. 51, 17034 Neubrandenburg.

www.suchundfind-stuttgart.de

Mä. H0, OK, unbesp.: 37532 BR 120 „Die Bahn verbind." € 100,–; 33190 BR 17.0 € 180,–; 37030 BR 38/10 € 240,–; 39160 BR 42/90 Franco-Crosti grau € 220,–; 37367 V 36 DBP schw. € 150,–; 36804 BR 323 Köf 2, rot € 120,–; 28573 Württ. Zug um 1859 mit Lok „Essl." € 200,–; 30032 BR 24 Delta € 85,–; 30295 KLVM Tenderlok „Lindau" € 120,–. Tel.: 030/8151706.

www.Modellbau-Gloeckner.de

Verkaufe Fahrzeuge Deutsche Bundesbahn 1/87 H0. Lkw, Pkw, Busse u.a. Wiking, Herpa, Brekina u.a. Liste € 1,45 bei Gerd Olenik, Westerfelder Weg 19, 58515 Lüdenscheid.

Riv.-Raritäten: Nr. 1355 Gt 2x4/4 bay. StB „5751" ocker/rot, GS, OK € 220,–; Nr. 1004 BR 96022 DRG, schwarz/rot, WS, OK € 175,–; Nr. 1007 BR 96 bay. StB „5766" grün/rot, WS, OK € 185,–; Nr. 5203 bayr. StB S 3/6, ocker, lim. 500 St., GS, OK € 220,–; Nr. 5212 Württ. K 1801, blau/rot, GS, OK, lim. 500 St. € 220,–; BR Pt 3/6 bayr. StB „5829", grün/rot, GS, OK € 120,–; Nr. 1165 ital. B-Kuppler, FNM 206, grün/rot, neu, OK, GS € 140,–; USA Nr. 2213, Box-Car New-York, grün, Nr. 2261 Tank-Car Gulf, orangie, neu, OK, je € 20,–. Tel.: 05625/5981.

www.spiel-hobby-Hank.de

Verk. Roco H0 Wechselstrom Dampflok 69281 DB 03.1014; E-Lok 43886 DB E 18 06; Dampflok 69311 ÖBB 16.35; 69231 BR 23.10 DR 35 1081-5; Erzbahn-Lok Dm3 900 LKAB 69757; E-Lok 43925 SBB BE 4/6; alle OVP unbespielt, Zustand ladenneu, Preise VB. Tel.: 02261/24142 (ab 12 Uhr).

www.1000Loks.de

Roco BR 601 ex VT 11[5] TEE in Ausführung als IC der DR nur ca. 4–5 Betriebsstunden, 7-teilig € 130,–; 4-teilig € 100,–. Tel.: 035841/36086.

www.puerner.de

VERKÄUFE Fahrzeuge TT, N, Z

www.Feines-in-Spur-N.de

Blätterkatalog www.weinert-modellbau.de

Verk. Rokal TT-Zub. 1x Weiche R € 15; ca. Hohlprofilgl. € 20; 24x Fahrdr. 1/1 € 20; 19x Modellgl. 1/1 € 25; 10x Modellgl. 1/1 R572 € 18; 8x Gl. 1/2 € 10; 9x Oberleitungsmast € 20; 1x Lichtsig. € 10; 1x Tiefladewg. m. AEG-Trafo € 40; Kesselwg. 4-achs. + 2-achs.; G-Wg. € 35; Kesselwg. DEA + 2-achs. G-Wg. € 35; Donnerbüchs. 3 Wg. + 1 Güterzugpackwg. € 45; Kesselwg. Caltex und Kesselwg. Shell 2-achs. € 35; Kesselwg. Esso 4-achs. + 1 2-achs. G.Wg. € 35. Vers. nur als Nachnahmepaket. Döberin, Sponholzerstr. 51, 17034 Neubrandenburg.

www.stoeberlaedele.de
Alles rund um die Spur N

VERKÄUFE Zubehör alle Baugrößen

Verkaufe H0-Zubehör: Stadthäuser von Faller, Kibri, Pola, Oberleitung Sommerfeldt, Signale Viessmann, Blockbausteine von Lauer, Preiser-Figuren, Automodelle. Listen kostenlos. H. Ottenstreuer, 25774 Lehe, Tel.: 04882-603429.

www.modellbahnzubehoer.at

Wegen Aufgabe der Anlage zu verkaufen occ. Uhlenbrock **Track Control Gleisbildstellpult,** Paket besteh. aus: 100x Nr. 69100, 26x Nr. 69210, 34x Nr. 69212, 30x Nr. 69214, 36x Nr. 69220, 25x Nr. 69230, 22x Nr. 69250, 1x Nr. 69050, Anschlussmodul, Neupreis € 5300,–, als Gesamtpaket zum Superpreis von € 500,–. Tel.: 0041/712787722, hu kamin@bluewin.ch.

www.modellbahnservice-dr.de

Brückenvielfalt von Z bis 0
www.hack-bruecken.de

www.Feines-in-Spur-Z.de

www.jordan-modellbau.de

Wenn nach dem Aufstellen Ihrer Modelle in einer von mir gelieferten Vitrine, egal welche Spur, Sie mich überzeugen können, dass die Modelle im Karton und der Schublade doch besser untergebracht sind, ja dann werde ich die Vitrine zum vollen Preis zurücknehmen. Aber erst müssen Sie ja von mir eine Vitrine haben und dazu brauchen Sie erst ein Prospekt in dem alles beschrieben ist. Postkarte an **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln** genügt oder Tel. 0221/8901023 und Sie bekommen kostenlos mein Prospekt über die Vitrinen für alle Spuren. Am Telefon bin ich nicht immer zu erreichen (hab kein Büro). Versuchen Sie es dann bitte später noch einmal. Ich wette jetzt, dass ich die Vitrine nicht zurücknehmen muss weil Sie damit zufrieden sind.

Kleine Getriebemotoren, 12VDL, 34V/min, ideal für Weichenantriebe, Schranken. € 5,–/Stück + Versand. Weitere Infos: fherbertlaupichler@arcor.de.

VERKÄUFE Literatur, Video, DVD

175 Jahre Eisenbahnen in Österreich! Der ausführliche Film über diese IGE/SWR-ER Tour vom 18.–25.08.12 ist als 3teiler fertig und kann wie viele andere Filme gern bestellt werden. Alle Filme sind Eigenproduktionen – keine Verwendung von Fernsehmaterial! Kontakt: Andreas Richter, Fax: 0371/8081336, mobil 0172/3666774 Mo–Fr ab 16 Uhr, Sa+So 9–20 Uhr, E-Mail: bahn.andi@gmx.de.

www.bahnbuch.de

3 Bücher: Der Karlsruher Spiegelwagen € 25,–, Modellbahn und PC (Ulrich Lieb) € 15,– und US-Buch Appalachian Coal Mines & Railroads € 8,–. Tel.: 0162/2012194.

Teilauflösung: Eisenbahn-, Bildbände, Wagen-Archiv Bd. 6.1–6.3 EK-Themen, EB-Journale, Straßenbahn-Archiv 5-Berlin. Tel.: 0341/2314075.

„Fahrt frei" Jg. 1987 + 1988, kpl. zu verkaufen (leichte Schäden), für € 30,–. M. Flade, Kalkäckerstr. 20, 74564 Crailsheim.

ME ab Heft 1/1967 bis 12/2012, Gesamtabgabe für € 150,–. Selbstabholung Dresden. Tel.: 0351/4127660, Fax: 0351/2098427.

Das Liliput-Buch von Ernst-R. Claus ist da! Band 1 = Triebfahrzeuge, Band 2 = Reise- u. Güterzugwagen, Doppelband im Schuber, fest gebunden, über 1200 Seiten mit 300 s/w Fotos. Ein Buch für alle Modellbahner. Sammlerwünsche, Kinderträume, Anekdoten, Betrachtungen, Satire, Karikaturen, Erlebnisse rund um die kleine Bahn. Auflistung aller Liliput-Modelle der Spurweite H0 mit Wertangabe. Preis: € 43,– + Versand. Bestellung: www.liliputbuch.de oder Tel.: 05608/4338.

www.bahnundbuch.de

Achtung N-Bahner! Alles um, zur und über die Spur N erhalten Sie regelmäßig von der IGN. Umfangreiche Leseprobe gegen € 0,92 Rückporto abrufen bei: Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München.

www.koll-verlag.de

MIBA-Messehefte von 1958–2000 (mit Lücken) billig abzugeben (brauche Platz!). Bei Interesse tel. Kontakt: P. Tiersch, 03764/72161 (auch spätabends).

VERKÄUFE
Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Ca. 200 Modelleisenbahner + Märklin-Magazine zu verkaufen, Selbstabholer, günstig. Rudolf Zeidler, Kremser Str. 34, 71034 Böblingen. Tel.: 07031/275511.

Dampfbahn-Magazin kpl. 2008–2011 u. Einzelhefte 1/2012 u. 2/2012 u. 1 Zittauer Triebwagen VT 137 nur kpl. abzugeben € 25,–. Tel.: 030/6722549.

www.vgbahn.de

MEB 1995–2012 sowie eine Kiste voll alter Kataloge u. Literatur zu verschenken geg. einen kl. Obolus in die Sparbüchse meines Kindes, Selbstabholung. Tel.: 0171/4982805.

Verkäufe Fanartikel

Original-Lokschild und Betriebsbuch 39 148 gegen Gebot zu verkaufen. H. J. Obermayer, Tel.: 0711/531186.

GESUCHE
Dies + Das

Wer hat noch Roco Kfz-Kennzeichen (H0), Deutschland ab 1956, A, F, GB. Suche mindestens 5 Bogen, bitte kleinere Mengen anbieten. Tel.: 0491/3025.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Lokomotivschilder. Sammler sucht Lokomotivschilder. Faire Preise garantiert. Lokschilder@gmail.com. Tel.: 0175/5060176.

Wir suchen ständig große Modelleisenbahn-Anlagen, Sammlg., Geschäftsauflösungen. Auch kleinere Anl., Reste, Zubehör, Barzahlung + Selbstabholung bundesweit. Angebote bitte an Uwe Quiring, Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810.

Ich suche Ihre Modellbahnsammlung in den Spurweiten N, H0, H0e, 0 und LGB. Gerne auch umfangreich. Lok- und Wagenbausätze, Kleinserien, Handarbeitsmodelle usw. Angebote bitte an: Tel.: 07245/8603400, oder 0179/5155612, Fax: 07245/8603402. Vielen Dank.

Suche alles was sich um die Eisenbahn dreht, Sammlungen in Lokschilder, Eisenbahn-Literatur etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de.

Suche Lokschilder und alles von der großen Eisenbahn. Angebote an F. Segebarth, Tel.: 0385/2004211, Fax: 0385/2004212 oder 0151/27578073, Mail: frank@mec-wismar.de.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Wer verkauft Gerard Spur II/G BR 70, nicht fahr-/rollfähig, als Schaustück für BR 70-Fan zu bezahlbarem Preis? Angebote vertraulich unter E-Mail: schmuddelwetter@hotmail.com.

Magic Train von Fleischmann – Personenwagen, Güterwagen, auch defekt gesucht. Angebot erbeten per Tel.: 04741/8535.

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

Spur-1-Sammlung gesucht: KM1, Hübner, Märklin, Kiss, Aster, Fulgurex, Lemaco, Dampf + Strom, im Tausch gegen gut vermietete Eigentumswohnung. Tel.: 06324/1633, 0173/3075036, foehren@web.de.

LGB und Echtdampf gesucht, Kauf auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Ich bin privater Sammler und freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Eisenbahnliebhaber sucht zur Finanzierung seines Hobbys Modelleisenbahn der großen Spur von Lemaco, Fulgurex, Bockholt, Pein, Schönlau, Kiss KM1, Aster, Wilgro, Handarbeitsmodelle, Märklin. Zahle Liebhaberpreise, bin seriös und besuche Sie gerne vor Ort. Bitte rufen Sie mich an unter 0157/77592733 oder 0211/97712895, berndzielke@yahoo.de. Bernd Zielke, Westfalenstraße 99, 40472 Düsseldorf. Bedanke mich und freue mich auf ihren Anruf.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Suche Spur 0, 1, LGB 06047-977440, hfrankrichter@t-online.de.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche umfangreiche Spur-1- und LGB-Sammlung und Anlagen. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer. Tel.: 02235/691881 oder 0171/3110489.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

GESUCHE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche Märklin-H0-Sammlungen, Einzelstücke, Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 06047/3571199, E-Mail: hfrankrichter@t-online.de.

H0m-Rollwagen von Herr-Zeke mit Kuppelstange, Roco-H0e Set 34512, Loren mit Bänken und Personen, Sonderserie 1997. E. Schaab, 34308 Bad Emstal, Tel.: 05625/5981.

Sammler sucht gut erhaltene H0e-Modelle der Wangerooger Inselbahn zu kaufen. Tel.: 09123/82299 (ab 19 Uhr). E-Mail: dr.hammerschmidt@t-online.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Suche größere Modelleisenbahn, Sammlung o. Anlage, Spur H0, N, Z, 1, ggfls. auch Abbau, Modellautos. Tel.: 06023/993291, 0151/62641557.

Modelleisenbahn gesucht. Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, LGB. Komplette Sammlungen, aber auch aufgebaute Anlagen. Barzahlung. Tel.: 0211/4939315.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Ankauf v. Modelleisenbahnen aller Spurweiten. Sammlungen oder Geschäftsauflösungen werden bevorzugt. Seriöse Abwicklung sowie Barzahlung wird garantiert. Bitte nur neu- oder neuwertige Modelle in OVP anbieten. Tel.: 06722/9949910 oder 0172/2020433.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Suche H0 Roco Fleischmann 06047-977440, hfrankrichter@t-online.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Suche Modellbahnen von Märklin, Roco, Flm., Trix, Brawa usw. Bevorzuge gern große Sammlungen, bin Barzahler u. Selbstabholer, garantiere seriöse Abwicklung. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 05608/95023, modellbahnsammler@gmx.de.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Ich suche Modellbahnsammlungen der Spurweiten H0 und H0e. Auch Lok- und Wagenbausätze, Kleinserien, Handarbeitsmodelle usw. Gerne auch umfangreich. Angebote bitte an: Tel.: 07245/8603400, oder 0179/5155612, Fax: 07245/8603402. Vielen Dank.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco, Fleischmann, Liliput, Trix Sammlung gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Ich bin privater Sammler und freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Suche f. „Adlerzug" Minitrix Sp. N Antriebsrads. m. Schneckenrad z=10 mod. 0,4, Schneckenwelle m. Lagerbuch od. kpl. Antriebswag. H.-D. Kunter, Lessingstr. 1d, 02625 Bautzen.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

www.vgbahn.de

Suche umfangreiche Spur-Z-Sammlung. Bin Barzahler und Selbstabholer! Bitte alles anbieten! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche Spur N Sammlungen. Jede Größenordnung, schnelle und persönliche Abwicklung. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 3571199, Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Kaufe N in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahn-buedchen.de.

Suche umfangreiche Spur N Sammlung. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.







Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

GESUCHE
Fahrzeuge sonstige

Suche: Model Loco Bausatz BR 98.11, evtl. auch Fertigmodell in sehr gutem Zustand. Keinen Schrott. Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Suche Bahnepoche, Heft 01/2012. J. Schneider, Berlin, Tel.: 0172/3952431.

GESUCHE
Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Suche Anleitungsheft: Ins richtige Gleis mit der TT-Bahn. Tel.: 03901/33459.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

GESUCHE
Fanartikel

Kaufe Bahnuniformen 1850–1945, kein DB/DDR. Suche auch Militärische Uniformen, Helme, Orden, Säbel usw. 1800–1945, gute Bezahlung. Tausch gegen altes Märklin-Roco-Material möglich (vor 1945). Tel.: 07385/966884 (abends).

Org. Loksch. DR BR500022•0037•09 6152•2652•3014•3576•3671• 3700–3708•4044•4066•4077•BR52 092•115•304•325•444•502•568•626•8033•8054 •8166+583031•86616. 036622/71666.

SONSTIGES

www.puerner.de

Eisenbahn- u. Modelleisenbahnfilme im Internet: http://www.youtube.de/user/Hornhausen.

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Planung und Bau Ihrer Modellbahnanlage konkret nach Ihren Wünschen, hochwertige Qualität, gerne kostenlose Beratung. W. G. Lambeck, Luchstr. 24, 16727 Oberkrämer. Tel.: 03304/206660.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.menzels-lokschuppen.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

Einfamilienhaus mit großem Grundstück und Modelleisenbahn zu verkaufen, 51570 Windeck-Rosbach, zentrale Ortslage, S-Bahn-Station, 1500 qm Grundstück mit Garage und Nebengebäuden, 5 Zimmer, 2 Bäder, 1 Terrasse, Hobbykeller mit Modelleisenbahn. Tel.: 089/5704126.

www.modellbahnen-berlin.de

Verk. DDR-Spielzeug: 5x Holzblockhäuser m. 7x Nebengebäude zum Aufb. eines US-Forts mit weiteren 47-tlg. Zubehör wie z.B. US-Fahnen, Haupttor, Zäune usw. für € 100,–, ca. 40 Indianer + ca. 20 Cowboys für € 80,–, grüne Steckbausteine ca. 2,0–2,5 kg für € 25,–, 1x Gabelstapler m. Anhänger und kpl. Zubehör, beide Fahrzeuge in der OV und Top Zustand für € 220,–, 1x Steckbaukasten „Der kleine Baumeister" für € 30,–. Versand nur als Nachnahmepaket. Andreas Döberin, Sponholzerstr. 51, 17034 Neubrandenburg.

www.kieskemper-shop.de

Modellbahner aus Berlin sucht Unterstützung/Hilfe bei anstehenden Elektroarb. geg. Bez. thomaspill@aol.com.

URLAUB
Reisen, Touristik

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Urlaub im Erzgebirge f. Dampflokfans, FeWo i. Cranzahl n. Oberwiesenthal, 200 m z. Bahnhof m. Kleinspurbahn + DB, Kü., Bad, TV, 2 Pers. € 35,–/Ün. Tel.: 037342/209354.

Eventreise zu den Märklin-Tagen in Göppingen
3-Tage-Reise 13.09.–15.09.2013
Leistungen: Busreise • 2x ÜF Maritim-Hotel Stuttgart • Eintritt Märklin-Tage + int. Modellbahn (Samstag) • Eintritt Mercedes-Benz Museum (Sonntag) • Div. Zustiegsmögl. im Ruhrgebiet • € 238,– p.P./DZ. Nähere Infos: 0234/60216, Reisebüro Rupieper Bochum.
www.reisebuero-rupieper.de

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, Haustiere auf Anfrage. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Kl. Ferienhaus, 2–3 P. + FeWo bis 4 P. ab € 35,–/Tag, 18 km v. Schwerin, Wald- + Wassernähe, gr. H0-Anlage im Bau, 600 mm Feldbahn vorh. Tel.: 03861/301865 o. 0172/3114938.

Braunlage/Oberharz: schöne 3-Zi.-FeWo m. Balkon, sep. Küche, 70 m², bis 5 Pers., ruhige Lage, Wanderwege/Loipen am Haus, € 39,–/Tag + Endreinigung. Tel.: 02556/997625.

Sellin/Rügen, Ferienwohnung mit Balkon, direkt an der Strecke des „Rasenden Rolands“, nur ca. 500 m bis zum Bahnhof und zum Strand. Tel.: 04371/8800890, www.villa-seeluft.de

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. FeWo/App. ***/**** ab € 30,–/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Märklintage 2013 – 14./15.9.2013, Pendelfahrten Geislinger Steige und Zubringerzug von Stuttgart und Plochingen mit historischem ET 25. Info: www.roteheuler.de.

Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., neu hergerichtet, ebenerdig, keine Stufen, Terrasse, Strandkorb. 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, 04931/13399.

Dresden – Erzgebirge: Land- u. Forsthof mit FeWo/Ferienhaus, Kleintieren u. Wildgehege a.d. Kleinbahn Hainsberg–Kipsdorf. Tel.: 03504/613921, www.landurlaub-osterzgebirge.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Vermiete in Elend/Harz FeWo, 2–3 Personen, 4–5 Personen, 4–6 Personen, Zimmer WC, Dusche, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz. Tel.: 039455/244, Fax: 039455/81480. www.pension-fuellgrabe.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/ 40995100.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berlin.de
25.08.: 01069 Dresden, Mommsenstr. 13.01.09.: 12679 Berlin, Freizeitforum Marzahn, Marzahner Promenade 55. 14.09.: 08056 Zwickau, Stadthalle. Öffnungszeiten jeweils: 10–14 Uhr. Info: Herzog, Tel.: 0173/6360000.

www.star-maerkte-team.de

CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörsen. 07.09.: 18069 Rostock, Opel-Krüger, Hawermannweg 15–19, Reutershagen, 10–14 Uhr, Info-Tel.: 0381/7697579. 14.09.: 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12, 12–16 Uhr, Info-Tel.: 040/6482273.
07./08.09: Modellbahnausstellung der Eisenbahnfreunde Borken (Hessen) mit Modellbahntauschbörse. Öffnungszeiten der Ausstellung: Sa. 12–18 Uhr, So., 10–17 Uhr. Veranstaltungsort: 34582 Borken, Am Güterbahnhof (Raiffeisen – Tankstelle) www.eisenbahnfreunde-borken.de

15.09.: 24941 Flensburg, Jaguar-House Nehrkorn, Liebigstr. 1, 11–15 Uhr, Info-Tel.: 0461/20619. 22.09.: 25548 Kellinghusen, Wiesengrundhalle, 10–15 Uhr; 29.09.: 22143 Hamburg, Rahlstedt Center, Wariner Weg 1, 11–16 Uhr. Info-Tel.: 040/6482273.

26.–28.09.: Deutschlands größter Kofferraummarkt für altes Spielzeug und Eisenbahnen, Krefeld, An der Rennbahn 4. Info: 0160/97460598.

14. + 15.09. Zehdenick, Ziegeleipark Mildenberg, Ziegelei 10, von 10–17 Uhr, Modelleisenbahn-/Modellautobörse. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

21./22.09.: Glauchau, Sa. von 10–17 Uhr, Modellbahnverkauf und Lokschau. Tel.: 03763/710902.

22.09.: Modell-Auto-Börse des Modell-Auto-Club Franken e.V., von 10–14 Uhr, Gemeinschaftshaus Langwasser, Glogauer Str. 50, 90473 Nürnberg. www.mac-franken.de.

28.09.: 6. Modellbahn- + Modellautotauschbörse zum Zwiebelmarkt in 99510 Apolda von 9–15 Uhr in der Stadthalle Apolda, 10 Min. vom Bahnhof im Stadtzentrum, ausreichend Parkmöglichkeiten. Tischbestellung ab 18 Uhr 5,– Euro / Tisch. Ingo Täubner, Tel.: 0162/6605660, www.Apoldaer-Eisenbahnfreunde.de.

www.adler-maerkte.de

29.09.: Ingolstädter Modelleisenbahn- + Spielzeugmarkt von 10–15 Uhr, in der Nibelungen Halle, 85098 Großmehring, Dammweg 1. Norbert Westphal, Tel.: 08405/846, Fax: -/443.

29.09.: 41. Modelleisenbahn- und Modellautobörse von 10–16 Uhr in der Schulturnhalle der Johannesschule in 66386 St. Ingert-Rohrbach/Saar. Veranstalter: Modelleisenbahnclub St. Ingbert e.V. Info-Tel.: 06897/4254.

06.10.: Darmstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, Autos und Blech, in der Orangerie, von 10–16 Uhr, mit Modellbahnanlage. Info: S. Meyer, 0152/34260938.

AUS DER IDEENKISTE

Spurkranzmarkierungen

Bei der großen Eisenbahn werden die Räder der Fahrzeuge mit so genannten Spurkranzmarkierungen versehen. Dank der Markierungen kann man leicht erkennen, ob ein Radreifen locker ist oder fest sitzt. Die einfachen, meist mit gelber Farbe angebrachten Markierungen fehlen auf fast allen Modellbahnfahrzeugen, sind aber leicht mit einem feinen Pinsel oder Lackstift anzubringen. Zuvor sollte man das Rad, je nach Vorbild, braun oder schwarz lackieren. *Klaus Weiss*

Staubiges Ladegut: Kalkmehl

Unverschmutzte Schwenkdachwagen gibt es beim Vorbild nur auf Ausstellungen.

Wer möchte nicht auch Kalkwagen auf der Anlage fahren sehen? Störend ist nur die fabrikneue Erscheinung. Der neue Roco-Schwenkdachwagen der Bauart Tal963, der beim Vorbild seit 1959 gebaut wurde, forderte mich nun mal wieder auf, hier eine weiße Alterung aufzutragen. Vorbildfotos waren vorhanden. Am besten eignet sich nach meiner Erfahrung hier nun die weiße Plaka-Farbe, Artikel-Nr.1 der Firma Pelikan, erhältlich in gut sortierten Schreibwarengeschäften oder auch Bastelläden. Mit einem harten Borstenpinsel wird diese nun strichweise vom Dach bis nach unten dick aufgetragen. Etwas Mut gehört dazu! Nach nur wenigen Minuten Trocknungszeit kann nun mit einem feuchten/nassen Baumwolltuch der komplette Waggon von oben nach unten fingerstrichbreit abgezogen werden, das Ergebnis ist verblüffend! An Waggons, die erst vor wenigen Monaten aus dem Ausbesserungswerk kamen, kann man die Anschriften mit Streifen von Isolierband abkleben und wieder leicht weißeln oder so lassen. Alle Varianten gab es auch beim Vorbild in einem Zug. Mit nassen Wattestäbchen kann überschüssige Farbe fein abgewischt werden. Selbst die Drehgestelle sind oft sehr weiß. Hier kann mit wenig Farbe am Borstenpinsel bereits ein tolles Ergebnis erzielt werden. Der Vervollständigung halber sollten nun die Achslagerböcke noch etwas geschwärzt sowie mit einem Wattestäbchen etwas schwarze Revell-Farbe in leichtem Tupfen auf die Puffer aufgebracht werden. *Martin Mast*



FOTO: MARTIN MAST

Der Vorbildvergleich bestätigt die Arbeit des Bastlers.

Sträucher aus Naturmaterial

Gut und günstig Grundstücke einfrieden.

Ich habe die Samenstände der Erle verwendet, um Buchs- und Thujahecken zu gestalten. Für die Herstellung sammle ich im Winter die Samenstände, trockne diese und klopfe dann vorsichtig die noch nicht ausgefallenen Samen aus. Diese werden für einzelne Buchshecken am unteren Ende mit einem 0,5 mm starken Kupferdraht versehen. Ich biege dazu eine kleine Öse und klebe diese mit Uhu-Hart an. Für Thujahecken verklebe ich fünf bis sechs Samenstände ähnlicher Größe mit Uhu-Hart, je nach Verwendung zu einer geraden oder auch gerundeten Hecke. Man schiebt dazu die Samenstände vorsichtig etwas ineinander, um sie zu verkleben. Der angeklebte Draht der Buchshecke dient gleichzeitig als Leiter und als Halterung zur Trocknung. Für die Thuja schiebe ich einen ca. 15 Zentimeter langen, auf der einen Seite ein Stück abisolierten Kupferdraht durch eine Lücke. Dieser Draht dient sowohl als Leiter für die folgende Begrünung mit einem Begrasungsgerät, als auch als Aufhängung zur anschließenden Trocknung. Die vorbereiteten Hecken werden in das bekannte Holzleim-Tapetenkleister-Spülmittel-Gemisch getaucht, das nicht zu dünnflüssig sein sollte. Danach sollte man sie unter Wenden gut abtropfen lassen und mit einem Begrasungsgerät begrasen. Ich habe Terflor verwendet. Das Material ist etwas gröber, wirkt aber auch gut. *Joachim Herzog*


FOTO: JOACHIM HERZOG

Die fertigen Heckenbüsche trocknen in Wäscheklammern vor dem Pflanzvorgang.

Das gewisse Etwas: Wolfgang Langmesser zeigt, wie mit kleinen Tricks aus monotonen Grünflächen kleine und größere Blickfänge entstehen.

BEGRÜNUNG EN DÉTAIL

Bis zur fertig gestalteten Anlage ist einiges zu tun. Gerade eine gute Begrünung trägt am Ende zu einem stimmigen Gesamtbild bei.



Ein kleiner Grünstreifen entsteht: Zunächst wird der Untergrund mit farblosem Flexkleber entlang des Bahndamms eingestrichen.



Auf den restlichen Bereich wird anschließend mit brauner Farbe abgetönter Kleber aufgetragen.



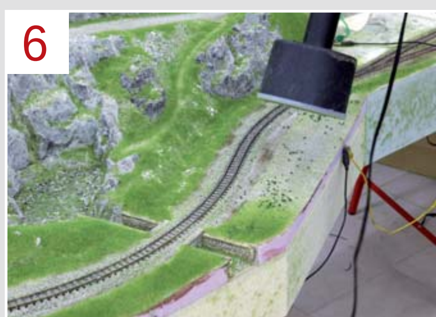
Sehr kurze, zwei Millimeter lange, blasse Grasfasern werden in die frische Leimschicht eingestreut.



Nach dem Trocknen der ersten Schicht wird mit einem Pinsel unregelmäßig Kleber aufgetragen.



In den noch frischen Leim werden nun je nach Geschmack dunkelgrüne Flocken eingestreut.



Anschließend kommt der Elektrostat zum Einsatz: Vier Millimeter lange, grasgrüne Fasern werden so aufgebracht.



Danach erfolgt das Absaugen der ungenutzten Fasern. Jetzt fehlt hier nur noch der niedrige Bewuchs.



In Mauerkanten werden kleinste Filigranbüsche als Efeu geklebt, sie kaschieren auch gut kleinere Spalten.



Auch an der Tunnelmauer sind die Ranken hochgewachsen und verdecken einen kleiner Spalt.



So sehen der Tunnelmund wie auch die anschließende Stützmauer deutlich natürlicher aus.



Der Fahrer des Schweizer Post-VW-Busses ist froh, dass Sommer herrscht. Im Winter ist die schmale Straße häufig eine gefährliche Rutschbahn.

Nachdem in der Mai-Ausgabe des MODELLEISENBAHNER die Felsgestaltung gezeigt wurde, folgt nun die vorbildgerechte Begrünung der Schweizer Berge.

Man sollte sich zuvor ein paar Gedanken über den Bewuchs in alpinen Regionen, wie sie auf der Anlage dargestellt sind, machen. In der Regel sind im Maßstab 1:87 kürzere Fasern zu bevorzugen, da gerade auf steinigem Untergrund oder zwischen Geröll die Pflanzen nicht in die Höhe schießen. Je höher die dargestellte Region liegt, desto karger wird die Landschaft: Das Buschwerk wächst mehr in die Breite als in die Höhe und bildet oftmals Bodendecker. Andere Pflanzen nehmen häufig nur krautige Formen an.

Für das Ergrünen der H0-Landschaft werden ein paar Artikel der einschlägigen Zubehörhersteller benötigt: Kurze Grasfasern, zum Beispiel von „miniNatur", grüne Flocken, erhältlich als Laub von Heki, oder Turf von Noch. Alle freien Flächen werden in der Regel mit dem unverdünnten Flexkleber eingestrichen und anschließend werden die verschiedenen Fasern aufgebracht. Nachdem ein gewisser Bereich begrünt wurde, kommt der starke Staubsauger zum Einsatz. Alles, was nicht ordentlich verklebt wurde, muss wieder entfernt werden.

Wie ein kleines Stück Wiese entsteht, sieht man auf den Aufnahmen eins bis sieben, welche die wesentlichen Arbeitsschritte für ein solches Anlagenteil zeigen. Zunächst wird der Langmesser-Mattkleber (www.langmesser-modellwelt.de) unver-


11

Mit Sprühkleber von Vallejo, einem Haushaltssieb und Blütenflocken von „miniNatur“ werden blühende Wiesen imitiert.


15

An der Spitzkehre müssen noch kleinste Büsche den niedrigen krautigen Pflanzenbewuchs darstellen.

dünnt auf den Untergrund und den Rand des Schotters aufgepinsel. Damit später nicht die Farbe des Styrodurs durchschimmert, wird ein Teil des Klebers mit brauner Abtönfarbe aus dem Baumarkt eingefärbt und satt aufgestrichen. Kurze, blasse Grasfasern dienen als vertrocknetes Untergras und werden mit Hilfe eines Siebes in die Leimschicht eingestreut. Nachdem der Kleber durchgetrocknet ist, wird mit einem Pinsel unregelmäßig eine zweite Schicht aufgebracht. Sofort kommen wieder kleine Flocken zum Einsatz und danach werden mit dem Elektrostaten vier Millimeter lange Fasern eingeschossen. Nachdem noch Filigranbüsche, Schachtelhalme und Fichten von Model-Scene gesetzt wurden, ist dieser Abschnitt fertig.

In wenigen Arbeitsschritten zum überzeugenden Erfolg

Gezielt und punktuell werden nun noch einige Bereiche mit Kleber versehen und mit etwas längeren Fasern (z. B.: Frühherbst 4,5 Millimeter von „miniNatur“) begrünt. Von Filigranbüschen in der Farbe


12

Die feinen, bunten Flocken werden mit dem Sieb vorsichtig aufgestreut und mit dem Sprühkleber fixiert.


16

Kleine Büsche entstehen auch auf folgendem Weg: Schachtelhalme werden in schmale Streifen geschnitten und geteilt.


13

Auf dem Schotter-Weg sollen keine Blüten wachsen, deshalb wird er mit Pappe abgedeckt.


17

Einen Grünstreifen in der Mitte mit einer spitzen Pinzette fassen, einen Tropfen Alleskleber darauf…


19

Solcherart Pflanzen haben meist gleich hohe Triebe, also werden die längeren mit der Schere passend zugeschnitten.


14

Mit blühenden Blumen wirkt der Grünstreifen entlang des Schotterwegs beinahe wie echt!


18

… und dann vorsichtig sowie möglichst senkrecht in den Styrodur-Untergrund eindrücken.


20

Ein paar Streifen Schachtelhalm haben eine verblüffende Wirkung und brechen an dieser Stelle die grüne Monotonie.

Das braune RhB-Krokodil hebt sich angenehm ab vom sommerlichen Grün. Ein perfektes Landschaftsfinish macht erst eine gute Anlage.

Sommer werden kleinste Ästchen geschnitten und vorsichtig mit der Pinzette in die Kante vor und als Ranke an die Natursteinmauer gesetzt. Ein Tropfen Alleskleber sorgt für Halt. Ebenfalls lassen sich unschöne Mauerwerksspalten mit Filigranbüschen hervorragend kaschieren, wie auf den Bildern acht bis zehn zu sehen ist.

Keine wilde Wiese ohne Blumen! Blühende Blumen lassen sich sehr einfach im Modell darstellen und setzen einem Wiesenbereich noch das i-Tüpfelchen auf. Wie es geht, zeigen die Bilder elf bis 15: Von „miniNatur" bekommt man ein Blütenflockenset, das winzig kleine Flöckchen in sechs verschiedenen Farben enthält. Für unseren Zweck benötigen wir die Farben Weiß und Gelb, die auch in der Natur am häufigsten anzutreffen sind. Befestigt werden diese kleinen Flocken mit einem nicht färbenden und sofort trocknenden Sprühkleber, etwa von Vallejo. Zunächst wird der entsprechende Bereich vorsichtig mit dem Kleber eingesprüht, danach werden die verschiedenen Blütenflocken mit einem Haushaltssieb aufgestreut. Da keine Blüten auf dem Weg und auf den Geröllbrocken wachsen, müssen sie dort direkt mit einem nicht zu weichen Pinsel abgefegt werden. Wenn man nur einen schmalen Streifen mit den Blüten versehen will, sollte man mit einem passenden Stück Pappe die Umgebung abdecken, bevor der Kleber aufgesprüht wird. Jetzt werden noch in den bunten Bereich kleinste Ästchen von Filigranbüschen eingesteckt, die den niedrigen Bewuchs an solchen Stellen darstellen.

Ein weiteres, von mir bevorzugtes Gestaltungsmittel für niedrigen Bewuchs sind die so genannten Schachtelhalme, die es ebnfalls bei „miniNatur" gibt (Arbeitsschritte 16 bis 20). Die Matten werden in schmale Streifen geschnitten und danach noch in der Mitte durchgeschnitten. Ein schmaler Abschnitt wird verdreht und mit der spitzen Pinzette im Drehpunkt gepackt. Wieder kommt Alleskleber zum Einsatz. Ein kleiner Tropfen wird auf die Mitte des Streifens gegeben und dann in die Wiese gestochen. Dadurch richten sich die beiden Enden senkrecht auf. Mehrmals wird der Vorgang wiederholt, bis ein ausreichend großes Gebüsch entstanden ist. Zum Schluss werden mit einer scharfen Schere die Halme noch auf ungefähr gleiche Höhe geschnitten. □ *W. Langmesser/al*



FOTOS: LANGMESSER

Rast in einer sommerlichen Blumenwiese. Die Wanderer genießen den alpinen Blumenteppich.



Gegenüber der Ursprungsvariante seiner Reko-03^{10} hat Gützold beim getesteten Gleichstrommodell der 03 1010 zahlreiche Merkmale geändert.

Die Traditionslok 03 1010 ist heute eine der beliebtesten deutschen Dampflokomotiven überhaupt. Ob sie auch als H0-Modell von Gützold das Zeug zum Star hat, soll unsere Probefahrt beantworten.

Das röhrende Monster

Die Nummer 03 1010 sorgt nicht nur bei britischen Dampflokfreunden, welche der lautstarken Dreizylinderlok den Beinamen „The Roaring Monster" gaben, regelmäßig für feuchte Handflächen und Freudentränen.

Nun endlich hat sich zum ersten Mal ein Großserienhersteller ihrer angenommen und die Kultmaschine, um den Faktor 87 verkleinert, auf die Modellgleise gestellt. Als Variante der Ende 2011 erschienenen 03^{10} in H0 (siehe MEB 2/2012, S. 60 ff) fallen zuerst der durch einen Oberflächenvorwärmer ersetzte und daher fehlende Mischvorwärmer sowie die dementsprechend geringfügig anders verlaufenden Leitungen auf. Nur zwei neubekesselte 03^{10} hatten dieses Merkmal: 03 1074 und eben 03 1010, da sie für die VES-M als Bremslokomotiven vorgesehen waren. Weitere Formänderungen sind die Pufferträger mit einem zusätzlichen Druckluftschlauch als Zurüstteil und die Rauchkammertür mit drittem Spitzenlicht. Trotz Epoche-VI-Anschriften mit korrektem Untersuchungsdatum 02.07.11 trägt das Modell Spitzziffernschilder, denn das Vorbild ist oft mit diesen unterwegs. Doch ein weißer Zierring am Schornstein? Und ausgerechnet das markante Messinghandrad des Zentralverschlusses ist nüchtern schwarz? Auf Nachfrage teilte Gützold mit, dass es produktionstechnisch nicht möglich sei, den Aluminiumring am Schornstein und das Messinghandrad des Vorbilds mit Metallicfarbe nachzubilden. Und ein Messinggussteil hätte den Verkaufspreis unverhältnismäßig erhöht. Auf dem Rauchkammerscheitel ist das Luftsaugventil des Gützold-Ursprungsmodells nicht mehr vorhanden, denn die 03 1010 hatte es bereits Anfang der 70er-Jahre verloren. Eine Zutat der Neuzeit sind hingegen die Indusi-Magnete. Und, weit auffälliger, der Tender hat ein komplett neugestaltetes Gehäuse mit Anbaulampen, großem Werkzeugkasten, Aufsatzbrettern und dem heute so typischen hohen Kohleberg. Sorgfalt ist beim Umgang mit dem feinstdetaillierten Modell geboten, denn leicht könnte sich eines der zahlreichen filigranen Ansetzteile lösen oder abbrechen. □ *Olaf Haensch*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gute Vorbildrecherche; umfangreiche Änderungen gegenüber dem Urprungsmodell; feinste Detaillierung*

KONTRA: *Zierelemente nicht authentisch*

PREIS: *423 Euro DC (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

KOMPAKT

Bemo: 634 für H0



Bemo liefert dieser Tage seine neuen Modelle der Baureihe 634 aus. Das Modell unterscheidet sich unter anderem durch die luftgefederten Drehgestelle von den bisherigen Bemo-Triebwagenmodellen der Baureihe 624. Das Modell ist unter der Artikelnummer 1621 820 ab 270 Euro im Handel erhältlich. Neben der ozeanblau/beigen Variante erscheint auch ein mintgrüner Triebwagen der Epoche V. □ *Korbinian Fleischer*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäbliches Modell; Gesamteindruck; Made in Germany*

KONTRA: *Zu tief sitzende Fenster; Gussnähte deutlich sichtbar.*

PREIS: *309,95 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒

Die Firma ESU hat ihre H0-215 runderneuert und mit einem neuen Decoder ausgestattet.

Modellpflege

Die runderneuerten Loks der Baureihe 215 von ESU sind inzwischen in vier Lackierungsvarianten im Handel erhältlich. Neben der abgebildeten altroten (purpurroten) Maschine ist die 215 auch in Neurot (Orientrot), Ozeanblau-Beige und Verkehrsrot erhältlich. Während aus dem orientroten Modell der Sound eines abgasoptimierten Zwölfzylindermotors MA 12 V 956 TB11 ertönt, bekamen die drei anderen Lackierungsvarianten den Sound des 6-Zylindermotors MB 16V 652 TB10 eingepflanzt. Die neue Geräuschkulisse ist absolut überzeugend und unterscheidet sich akustisch wesentlich vom bisherigen 12-Zylindermotor, der bislang in der ESU-215 ertönte. Eine weitere Neuerung ist die Ausstattung des Modells mit einer Universalelektronik, wie sie bereits bei der Class 77 und der Baureihe 151 verbaut wurde. Damit kann der Modellbahner einfach durch Abziehen oder Anstecken des Mittelschleifers zwischen dem Betrieb auf Zwei- und Dreileitergleisen wechseln. Die Loks melden sich nun auch automatisch an RailComPlus-fähigen wie auch den aktuellen Märklin-mfx-Zentralen an. Neu sind ebenfalls die Universalradsätze mit 1,1 mm Spurkranzhöhe. Die altrote 215 058 ist optisch eine Besonderheit innerhalb der Baureihe 215. Als einzige Lok wurde sie mit einem Anbau-Schneepflug bestückt. Bewährte Funktionen wurden von der ersten Serie übernommen (siehe MEB 2/2011). ☐

Korbinian Fleischer



Optisch wurden nur Feinheiten an der gelungenen Form geändert wie zum Beispiel die versetzten Auspuff-Öffnungen.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Erstklassiger Dieselmotorsound; Gesamteindruck und Fahreigenschaften; Verpackung; makellose Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: *Preis*

PREIS: *399 Euro (UVP)*

URTEILE:

Der US-Hersteller Athearn hat in seiner Genesis-Top-Serie Kühlwagen mit Sound ausgeliefert. Die H0-Prachtkerle sehen nicht nur gut aus, sondern liefern auch eine überzeugende Geräuschkulisse.

Wie cool ist das denn!?

Die US-Modellbahnproduzenten haben gerade mal wieder die Nase vorn. Nach der digitalen Caboose von Genesis folgen nun Kühlwagen mit Kühlaggregat-Sound und der Hersteller Broadway-Limited liefert demnächst Vieh-Wagen mit Kuh-Gemuh! Die Kühlwagen stechen aber nicht nur wegen der Geräusche aus der Masse hervor. Die vergleichsweise schlichten Waggons sind penibel detailliert. Mit allerfeinsten Handläufen, einer perfekten Gehäusegravur sowie einer exzellenten Bedruckung und Lackierung setzt Athearn ein Ausrufezeichen. Sobald am Gleis eine Spannung von 7,7 Volt anliegt, ertönt der Sound, der sich automatisch abschaltet, sobald die Temperatur erzeugt ist, und später auch wieder anspringt. Die Lautstärke wird an einem Drehschalter unter dem Dach eingestellt beziehungsweise auf Null reduziert. ☐ *S. Alkofer*



FOTO: RAINER ALBRECHT

Der Sound funktioniert analog wie digital und kann nicht von der Digitalzentrale gesteuert werden.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Exzellente Detaillierung; makellose Lackierung und Bedruckung; cooler Sound; einfache Bedienung*

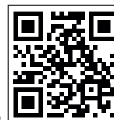
KONTRA: *Satter Preis*

PREIS: *104,99 Euro (UVP)*

URTEILE:

»Auf Ihrem Smartphone«

Scannen Sie diesen QR-Code und sehen sowie hören Sie die Kühlwagen. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR




Die drei einzeln erhältlichen Waggons sind unterschiedlich bedruckt.

Rivarossi stellt die passenden Güterwagen für den Stückgutverkehr auf H0-Anlagen bereit.

Stückgüter

Die Güterwagen der Bauart Gs dürfen auf einer Modellbahnanlage, deren Vorbildzeit zwischen Mitte der 60er-Jahre und Mitte der 90er-Jahre liegt, nicht fehlen. Den Fahrzeugen wurde meist keine besondere Beachtung geschenkt, denn sie waren nur normale Güterwagen, die überall zu sehen waren. Mitte der 90er-Jahre ging es jedoch schnell bergab, so dass man heute diese Fahrzeuge nur noch im Museumsverkehr findet. Aber schon in den 80er-Jahren gab es große Ausmusterungswellen und sogar Verkäufe zur Reichsbahn in der DDR, wie der Materialkurswagen vom Bahnhof Freital-Hainsberg zeigt. Die beiden anderen Modellvarianten dienen dem Transport von Düngemitteln bzw. fahren für die Firma K+S Kali. ☐

Korbinian Fleischer

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gesamteindruck; gute Detaillierung und Bedruckung der Wagen; sehr interessante Vorbildauswahl; leicht gealtertes Dach*

KONTRA: *Preis*

PREIS: *31,50 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒▵


Dies ist kein Speisewagen! Aber ein echter Hingucker als H0m-Modell.

Die RhB rüstete mehrere Packwagen mit Anlagen zur Zugstromversorgung aus. Bemo hat das Modell.

Heiz-Wagen

Die RhB-Züge vor allem auf der Albulabahn wurden in den vergangenen Jahren nicht nur schwerer, auch ihr Energiebedarf zum Heizen im Winter beziehungsweise Klimatisieren im Sommer wuchs stetig. Die älteren RhB-Elektoloks sind kaum mehr in der Lage, diesen Energiedurst zu stillen. Vor wenigen Jahren baute die RhB ihre modernsten Gepäckwagen um, versah sie mit einem Stromabnehmer und einem Umrichter zur Stromversorgung des Wagenparks. Bemo hat zügig das 1:87-Modell realisiert. Den Gepäckwagen hatte man zwar im Programm, aber es waren zahlreiche Formänderungen an Dach, Wagenboden und den Stirnseiten erforderlich, die insgesamt sehr überzeugend gelangen. Feine Dachleitungen und Isolatoren sowie ein passender Einholm-Stromabnehmer zieren den außergewöhnlichen Wagen. ☐ *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Detaillierung; exzellente Lackierung und Bedruckung; feine Dachausrüstung;*

KONTRA: *Hoher Preis*

PREIS: *79,95 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒▵

KOMPAKT

Hobbytrain: ÖBB-Railjet „175 Jahre Eisenbahn in Österreich“ für N

Die „längste Fahne Österreichs“ ist nun auch für die N-Bahner zu haben. Hobbytrain stellt den siebenteiligen Zug in zwei Zugpackungen mit Steuerwagen und Taurus der Reihe 1116 zusammen. Die Wagen sind vergleichsweise eng gekuppelt und ergeben ein geschlossenes Zugbild. ☐ *abp*

FOTO: RAINER ALBRECHT



AUF EINEN BLICK

PRO: *Gute Detaillierung und Bedruckung der Wagen; Zurüstteile für Steuerwagen*

KONTRA: *Taurus etwas hochbeinig*

PREIS: *289 + 229 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒



Kompakter Vierachser: Das Tillig-Modell passt auch auf kleinere Anlagen und präsentiert dennoch modernen Güterverkehr.

Im modernen Kesselwagenverkehr dominieren die langen, vierachsigen Bauarten. Tillig hat eine kürzere Version für sein H0-Modell ausgewählt.

Kurz, aber kräftig

Es ist nicht einfach, unter der Vielzahl an Kesselwagentypen das Vorbild für dieses Tillig-Modell zu finden, doch es existiert, wenn auch in vergleichsweise geringen Stückzahlen. Der Kesselwagenspezialist GATX aus Chicago hat unter seinen 22000 Wagen in Europa auch einige von der VTG übernommene kurze Vierachser im Bestand. Das Tillig-Modell weiß durch stimmige Proportionen und Details zu gefallen. Das Laufgitter am Kesselscheitel ist beispielsweise aus Neusilber geätzt. Schön ausgefallen sind die Gestänge und Leitungen für Bremse und Entladung. Die weiß angelegten Bremsumsteller sollten vom Modellbahner noch in Rot und Gelb behandelt werden. Die vielfarbige Bedruckung des Modells ist erfreulich sauber und vollständig. Leider sind die Aufstiegsleiter und die oberen Bühnengeländer nicht so fein wie das Geländer der Rangiererbühne ausgefallen. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vielzahl schöner Details; saubere Bedruckung; gute Drehgestell-Nachbildung*

KONTRA: *Aufstiegsleiter und oberes Bühnengeländer etwas grob*

PREIS: *42,50 Euro (UVP)*

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠

Ein vollständig neuer Wagentyp für die N-Gleise: Liliput bringt einen langen Staubsilowagen.

Glanzpunkt



Ermewa-Deutschland transportiert Braunkohlestaub im Uacns.

Einst auf den Transport von Wein spezialisiert, entwickelte sich die Ermewa-Gruppe zum modernen internationalen Transport-Dienstleister mit einer Flotte von über 55000 Güterwagen. Darunter sind auch einige Staubsilowagen, die Liliput nun als lang erwartetes N-Modell umgesetzt hat. Detaillierung und Bedruckung des Modells sind vorzüglich. Feine Laufgitter oder Entladeeinrichtungen überzeugen ebenso wie die umfangreiche vielfarbige Beschriftung. Schade, dass die Rangiererbühne bereits lose in der Schachtel lag. □ *abp*

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	**super**
4 Schluss-Signale:	**sehr gut**
3 Schluss-Signale:	**gut**
2 Schluss-Signale:	**befriedigend**
1 Schluss-Signal:	**noch brauchbar**

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr schöne Vorbildauswahl; sehr gute Detaillierung und Beschriftung*

KONTRA: *Rangiererbühne; Federn der Kurzkupplung gehen leicht verloren; Drehgestelle etwas plump*

PREIS: *39 Euro (UVP)*

URTEILE: ⊠⊠⊠◬

▸KOMPAKT

Liliput: Schweizer Kühlwagen für N



Typische kurze Kühlwagen nach Schweizer Vorbild aus den Vorkriegsjahren nahm sich Liliput für eine weitere Güterwagen-Formneuheit zum Vorbild. Unter den derzeit vier verfügbaren Varianten ist eine mit Interfrigo-/SBB-Anschriften der Epoche III sowie die Wagen-Nrn. 7 und 9 des „Fischhandel August Kraatz" in Berlin. Diese Wagen sind als bei der DRG eingestellte Privatwagen der Epoche II beschriftet. Wie beim Staubsilowagen sollte man die Kurzkupplungen vor dem Kauf prüfen. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Detaillierung und Bedruckung; unterschiedliche Formvarianten*

KONTRA: *Empfindliche Kurzkupplungsfedern*

PREIS: *27,50/28,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ⊠⊠⊠◬





Egal von welcher Seite, der Noch-Lokschuppen macht ein gutes Bild.

Passend zur Tannau-Serie ist nun ein einständiger Fachwerkschuppen von Noch für H0 lieferbar.

Ruhepunkt

Auch wenn man „Tannau (Berg)" vergeblich auf Karten sucht, die von Noch erfundene Ansiedlung mit Bahnanschluss wird immer kompletter. Nun steht ein äußerst ansehnlicher Unterstand für die Lokomotiven als Lasercut-Bausatz zur Verfügung. Das Modell mit realistischen Proportionen gefällt durch den Werkstattanbau in Ziegelbauweise und einen hochliegenden Anbau, der wohl als Übernachtungsraum diente. Der Zusammenbau nimmt einige Zeit in Anspruch, jedoch treten bei Beachtung der ausführlichen Anleitung keine Probleme auf. Sehr gut ist die Konstruktion der Türscharniere gelungen, die trotz Kartonbauweise einfach zu montieren und durchaus stabil ausgefallen sind. Dank der teilweise schon werksseitig gealterten Kartonbauteile ist eine Alterung nicht zwingend notwendig. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Ansprechende Architektur; einfacher Zusammenbau; stabile Konstruktion; realistische Oberflächenstrukturen*

KONTRA: *Anpassungsarbeiten für die Kunststoff-Regenrinnen*

PREIS: *69,99 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒



Da freuen sich die H0-Eisenbahnfreunde: Endlich ein guter Fotostandort.

Noch bringt mit dem Fußgängersteg in Lasercut-Bauweise einen Hingucker für die Gleistrasse.

Fotopunkt

Solche Fußgängerstege sind beim großen Vorbild mittlerweile weitgehend verschwunden oder für den öffentlichen Verkehr gesperrt. Unzählige schöne Bahnbilder vergangener Epochen verdanken wir eben diesen luftigen Brücken. Die kleinen Preiserlein und deren Verwandte können zwar nicht knipsen, doch auch ohne diesen Zusatznutzen ist der neue Fußgängersteg von Noch eine Zierde für viele Bahnanlagen. Eine zweigleisige Strecke lässt sich mühelos überbrücken. Für breitere Bahnanlagen steht ein Ergänzungsbausatz mit einer Mittelstütze zur Verfügung. Problematisch ist der Aufbau als Bahnsteigzugang, Die Breite der Treppenaufgänge wird die meisten Modellbahnsteige komplett beanspruchen, seitlich ist dann kein Vorbeikommen mehr. Wir warten also auf die nächsten Neuheiten. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Schöne Vorbildwahl (Steg aus Ravensburg); stabile Bauweise; einfacher (jedoch zeitintensiver) Zusammenbau*

KONTRA: *Als Bahnsteigzugang nur eingeschränkt verwendbar*

PREIS: *39,99 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒

▸KOMPAKT

N-Train: Oberleitungsmast nach DB-Vorbild

Ein heikles Kapitel für die Spur N ist die Oberleitung. Filigran soll sie sein, aber auch stabil. Bislang waren drei Systeme auf dem Markt, die diese Anforderungen nicht ganz erfüllen. Der spanische Hersteller N-Train versucht sich nun mit einem neuen Angebot in 1:160, bei dem die Filigranität im Vordergrund steht. Erstmals sind in diesem Maßstab die kleinen Fahrdrahtstützen an den Auslegern nachgebildet. Mast und Mastfuß sind ebenfalls sehr fein. Nur die Stabilität ist problematisch. Die Masten sind im Vertrieb von RockyRail (Belgien). ☐ *abp*



AUF EINEN BLICK

PRO: *Filigranität und Details*

KONTRA: *Mangelhafte Verankerung des Mastes im Sockel, die so gut wie keine mechanischen Lasten aufnehmen kann*

PREIS: *Zirka 8 Euro*

URTEILE: ☒☒ (halb)



Der John Deere 4955 zeichnet sich in Baugröße I durch eine vorzügliche Detaillierung aus.

Königsklasse: Ab Epoche IV einsetzbar ist das Modell des John-Deere-Schleppers von Schuco.

Kraft-Allradler

Mit 230 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 30 Stundenkilometern gehört das von 1988 bis 1994 gebaute Vorbild des Schuco-Modells nicht gerade zu den Schwächsten der Traktorenzunft. Gleiches gilt für das John-Deere-Topmodell in 1:32: Exzellent detailliert inklusive Kabine, akkurat verarbeitet, höhenbewegliche Vorderachse. Fehlt nur der Fahrer, der sich freilich um die Außenspiegel sorgen müsste. ☐ *Karlheinz Haucke*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gesamteindruck; exzellente Detaillierung; Fahrerkabine; höhenbewegliche Vorderachse*

KONTRA: *Filigrane Außenspiegel extrem bruchgefährdet*

PREIS: *Zirka 60 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒◭



Wird viele N-Anlagen bereichern: Der Unimog aus den 50er-Jahren packt auch gröbere Feldwege.

Formneu von Wiking für N: Der Unimog 411

Uni mog i

Also sehr frei aus dem Bayerischen übersetzt etwa: „Ich mag den Unimog". Freude kommt tatsächlich auf, darüber, dass sich Wiking nach längerer Pause wieder für eine Formneuheit für die Spur N entschieden hat, noch dazu nach einem universell einsetzbaren Vorbild. Der froschfarbene Winzling gibt die Proportionen des Vorbilds sehr gut wieder. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; schöne Details (Räder/Felgen, Reserverad an Rückwand)*

KONTRA: *Keine Rückspiegel*

PREIS: *8,99 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒◭



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Die gelungene Front des kurzen Vorbaus der Bemo-L45H: Sehr schön sind die Scheinwerfer mit den auffälligen silberfarbenen Zierringen.

Den rumänischen Schmalspurdiesel des Typs L45H hat es inzwischen auch nach Deutschland verschlagen, beim Vorbild wie auch in der Spurweite H0e von Bemo.

Spätaussiedler

Es ist schon erstaunlich, dass diese Loktype erst auf den Schmalspurgleisen der neuen Bundesländer auftauchte, als die DR längst im Bahnkonzern aufgegangen war. Die L45H, die vom rumänischen Faur-Konzern, der in sozialistischen Zeiten „23. August" hieß, produziert wurde, wäre prädestiniert gewesen für den Ersatz der Dampflokomotiven auf den Schmalspurstrecken der DDR.

Seit der Jahrtausendwende sind mehrere Exemplare der 450-PS-starken Lokomotive auch in Deutschland angekommen. Drei Exemplare sind im Besitz der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft mbH, darunter auch die L45H-083, die auch eine Zeit lang ein markantes blaues Farbkleid ihres Einsatzortes, der Fichtelbergbahn, trug und in Oberwiesenthal stationiert ist.

Das Bemo-Modell der L45H fällt bei der ersten Inaugenscheinnahme durch ein angenehmes Gewicht auf. Immerhin 134 Gramm bringt der kleine Vierachser, der nicht länger als eine größere Lokomotive der Spurweite N ist, auf die Waage.

Die Formensprache der L45H ist nüchtern. Das Roadswitcher-Design unterlag nur Zweckmäßigkeits-Überlegungen und ist geprägt vom rechten Winkel. Barocke Kurven sucht man hier vergebens. Diese protestantische Nüchternheit gibt das Bemo-Modell perfekt wieder. Die tatsächliche Hochwertigkeit des Modells wird erst beim genauen Betrachten deutlich: Sauber detaillierte Drehgestellblenden, ein authentisch graviertes Gehäuse, feine, per-

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Bemo
- **Nenngröße:** H0e
- **Bestellnummer:** 1020863
- **Antrieb:** Motor mit Schwungmasse wirkt auf beide Drehgestelle, vier Radsätze angetrieben
- **v_{max}:** 72 km/h bei 12 Volt
- **v_{min}:** 3 km/h bei 2,2 Volt
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Gewicht:** 134 Gramm
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiges LED-Spitzensignal
- **Schnittstelle:** Next18
- **Preis:** 249 Euro (UVP)





Auf dem langen Vorbau, der beim Vorbild den Diesel beherbergt, ist oben gut das feine Lüftergitter zu erkennen.



Pufferträger abziehen und schon lässt sich das Gehäuse gut abnehmen, darunter erscheint das aufgeräumte Innenleben des Bemo-Modells.

forierte Rangierertritte und ein zierliches Lüftergitter mit einem darunter angedeuteten Rotor zeigen das Können, das man in Uhingen besitzt.

Hinter den glasklaren, perfekt eingesetzten Fenstern ist ein Führerstand angedeutet, der ein wenig von zwei Kreuzschlitzschrauben gestört wird. Der Pufferträger ist ebenfalls detailliert und korrekt wiedergegeben. Die blau-schwarze Lackierung des Rahmens und des Gehäuses ist makellos und zeigt keine Einschlüsse. Auch der gelbe Zierstreifen ist auf den ersten Blick sauber gedruckt. Erst unter der Lupe zeigen sich kleinste Schwächen im Schriftzug Fichtelbergbahn. Den guten Gesamteindruck des Modells unterstreichen zahlreiche freistehende Details.

Den Fahrtest hat Bemos Schmalspur-Rumäne zur vollsten Zufriedenheit absolviert. Bei einer Spannung von 2,4 Volt fährt die blaue Lok sanft und nahezu geräuschlos an. Für eine Höchstgeschwindigkeit von 72 km/h reicht es bei 12 Volt. Das Vorbild schafft zwar nur 40 km/h und somit ist das Modell nach NEM zu schnell, aber das stört nicht. Raserei sieht anders aus. Der kräftige Motor mit Schwungmasse, dessen Leistung für alle vorbildgerechten Züge ausreichend dimensioniert ist, hatte in der Ebene keinerlei Mühe mit zehn vierachsigen Reisezugwagen.

Jeweils in Fahrtrichtung leuchten drei helle, warmweiße LED die Strecke aus. Das neue Modell der L45H ist mit einer brandaktuellen „Next18"-Schnittstelle versehen und bereits für den Einbau eines Sounddecoders vorbereitet.

Die neue Schmalspur-Diesellok von Bemo ist ein prima Modell, das mit Sicherheit viele H0e-Anlagen bereichern wird. □

Stefan Alkofer



Auf der Beleuchtungsplatine sind deutlich die drei Spitzenlicht-LED zu erkennen.

FOTOS: RAINER ALBRECHT

Aus der formenreichen Familie der Einheitstriebwagen der DRG hat sich Brawa eine zweiteilige Sonderbauart für den Vorort- und Städteschnellverkehr zum Vorbild für seine H0-Neuheit gewählt. Einige Fahrzeuge wurden auch noch von der DR eingesetzt.

DOCH NICHT STETTIN



Mit zahlreichen angesetzten beziehungsweise zugerüsteten, aber empfindlichen Details macht die Frontpartie einen hervorragenden Eindruck.

Ursprünglich plante die DRG, die zweiteilige Sonderbauart der Einheitstriebwagen im Vorortverkehr einzusetzen, und zwar im Raum Stettin. Zu einem Regelverkehr der erst in den Kriegsjahren ausgelieferten Fahrzeuge kam es aus bekannten Gründen dort nicht mehr. Einige Triebwageneinheiten verblieben im Osten des geteilten Deutschlands, andere im Westen. Eine kurze Geschichte zu dieser interessanten Bauart finden Sie auf den Seiten 26 und 27.

Brawa hat nun die ersten Varianten seiner Neukonstruktion ausgeliefert, darunter neben einer einheitlich roten DRG-Variante auch die elfenbein-rote Version der DR. Weitere Varianten werden folgen.

Ein schmuckes Fahrzeug ist der Triebwagen zweifellos geworden, ein Modell, das sowohl hinsichtlich der Vorbildwahl als auch der Modellausführung für eine Bereicherung so manchen Modell-Fahrzeugparks sorgen wird.

Der Triebwagen glänzt durch tadelloses Finish. Die Farbgebung ist exakt und sauber, die feinen Zierlinien sind ohne Makel, auch im Bereich der Rundungen an den Fahrzeugfronten. Die Beschriftung ist vollständig und unter der Lupe einwandfrei lesbar. Gemäß den Anschriften erfolgte die letzte Bremsuntersuchung am 25. Juli 1958 in Dresden-Pieschen. Über dem rechten Puffer ist



Die beiden Triebwagen-Hälften werden mit einer achtpoligen Steck- und Kurzkupplung verbunden.

FOTOS: RAINER ALBRECHT



Auch unterhalb des Rahmens perfekt detailliert: Viele Bauteile wie die Primärfederung an den Drehgestellen und zahlreiche Leitungen sind separat eingesetzt.

auch die Untersuchung im Raw Wittenberge genau ein halbes Jahr früher vermerkt.

Die auch in den Führerständen exakt und bündig eingesetzten Fenster (teilweise mit Gravuren der Griffe oder der Heizscheibe) geben den Blick auf die Inneneinrichtung frei. Besonders gefallen die engen Führerstände, in denen das Bremsventil und der Fahrschalter zu erkennen sind. Die Fahrgasträume der zweiten Klasse sind einfarbig braun eingerichtet, in den geschlossenen Abteilen der ersten Klasse erkennt man grüne Sitze mit Kopfstützen. Die von Brawa fein und alufarben nachgebildeten Fensterrahmen aller Fahrgastabteile werfen Fragen auf. Während ein Bild von der damaligen Abnahmefahrt im Riesengebirge helle Rahmen nur in der damaligen dritten Klasse zeigt, erkennt man auf Bildern aus der Nachkriegszeit die Fensterrahmen allenfalls undeutlich oder gar nicht. Andererseits zeigt unser in Rathen aufgenommenes Bild viele herabgelassene Fenster, die wiederum Haltegriffe erfordern. Solche sind am Modell jedoch nur in der ersten Klasse angraviert. Gewiss, dies sind nur Kleinigkeiten, welche die Gesamterscheinung des Modells kaum negativ beeinflussen.

Exakte Ausführung und viele Details machen das Modell zum Schmuckstück

Die LED-Front- und Schlussbeleuchtung wirkt sehr realistisch, was Farbton und Helligkeit angeht. Auch die Innenbeleuchtung überzeugt vollends, hier hat sich Brawa viel Mühe gegeben. Nicht weniger als 21 LED sind unter dem Dach verbaut. Mit einer weißen Kunststoff-Einlage, die in die Deckenöffnungen hineinragt, werden die halbkugelartigen Innenleuchten nachgebildet. Sehr schön! Die separate Beleuchtung der Führerstände ist nur in der Digitalversion zu haben.

An den Fahrzeugseiten fallen die eingesetzten feinen Haltestangen genauso angenehm ins Auge wie die durchbrochenen Lüftergitter oder feine, silbern angelegte Türklinken. Auffällig ist das Fehlen der kleinen, erhabenen „DR"-Buchstaben, die in der von Brawa gewählten Epochenausführung (noch ohne drittes Spitzenlicht) die Seitenflächen des Vorbilds

So farbenfroh waren die zweiteiligen Triebwageneinheiten nur bei der Deutschen Reichsbahn der DDR im Einsatz.

zierten. Auch unter dem Fahrzeugrahmen gibt es einiges zu bestaunen: Angesetzte Bauteile für die Primärfederung an den Drehgestellen, die Nachbildung der Wellradsätze oder diverse Aggregate mit deren Zu- und Ableitungen. Zusätzlich sind Auftritte und Kästen am Rahmen zu montieren. Dazu muss das Gehäuse abgespreizt werden, eine etwas kniffelige Angelegenheit, vor allem bei einer eventuellen Demontage der Teile. Diese schränken nämlich die Fahrt auf zu engen Gleisradien möglicherweise ein. Die Montage der Bremsschläuche gelingt hingegen leicht und schränkt den Betrieb nicht ein. Wegen der vielen angesetzten Teile, die auch die Frontbereiche schmücken, ist eine sorgfältige Handhabung des Modells zwingend. Ein Öffnen des Gehäuses ist wegen der notwendigen Kraftanstrengungen zum Beispiel nicht ratsam, in der Regel aber auch nicht notwendig. Die Wartung der Schmierstellen an Achsen und Motor kann von der Fahrzeugunterseite her erfolgen.

Auch an die Digitalschnittstelle und den Einbauraum für den Lautsprecher gelangt man von unten sehr leicht, es ist nur eine Abdeckplatte abzuschrauben. Die Fahreigenschaften des Triebwagens sind lobenswert, sowohl was die Mindest- und Endgeschwindigkeit als auch die Fahrgeräusche angeht. Ein

MESS- UND DATENBLATT

ModellEisenBahner

VT 137 DRG-Bauart Stettin in H0 von Brawa

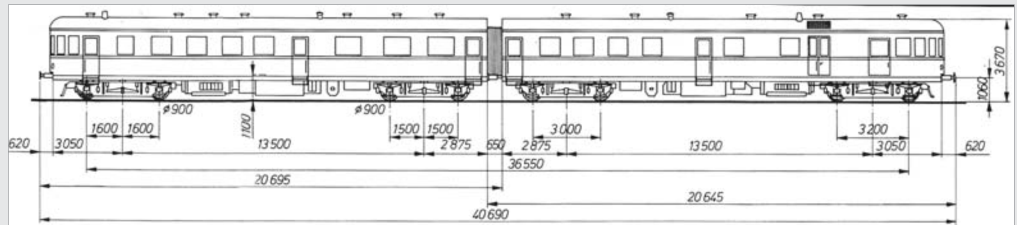


FOTO: ARCHIV MEB



STECKBRIEF

Hersteller: Brawa
Bezeichnung: VT 137 329a/b Dre (ABPwPost8) der DR
Nenngröße/Spur: H0
Konstruktionsjahr: 2013
Epoche: III
Katalognummer: 44188
Andere Ausführungen:
44190: DR Digital/Sound
44180: DRG Epoche II rot
44184: DB VT 45.5 Epoche III
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall, Kunststoff
Gewicht: 383 Gramm (Gesamtzug)
Kupplung: Achtpolige, stromführende Steckkupplung zwischen den beiden Einzelwagen
Preis: 299,90 Euro (UVP für Analogversion)



ELEKTRIK

Stromabnahme: Acht Radsätze.
Motor: Fünfpolig
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiges Spitzen- und Schlusssignal (LED)
Schnittstelle: PluX 21



MECHANIK

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf beide Radsätze des Antriebsdrehgestells
Schwungmassen: Eine
Haftreifen: Vier



SERVICE

Gehäusedemontage: Nicht notwendig/empfehlenswert
Zurüstteile: Bremsschläuche und Kupplungshaken; Auftritte und Kästen unterhalb des Rahmens nur bei größeren Radien verwendbar
Bedienungsanleitung: Ausführlich und verständlich mit Vorbildinformationen sowie Ersatzteilliste

U = Spannung (analog)
v_0 = umgerechnete Geschwindigkeit
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
* Getestet mit Heißwolf SR 2000

Fahrwerte ohne Last	U (V)	v_0 (km/h)	S_0 (cm)
v_{min} *	1,9	5	-
v_{max} Vorbild *	8,4	90	18
v_{max} *	12,0	110	21

Testexemplar zeigte ein leichtes Taumeln, was wohl an einem der vier Haftreifen lag, der nicht sauber aufgezogen wurde. Trotz der kleinen Schwungmasse ist ein guter Auslauf festzustellen. Dies spricht für die Verarbeitungsgüte des Motor-Drehgestells, das durch die flache Bauweise zudem den freien Durchblick im Gepäckabteil bietet. Die Zugkraft dürfte auch für das Mitführen einiger Beiwagen ausreichen, allerdings ist konstruktiv keine Kuppelmöglichkeit vorgesehen. Auch eine Doppelführung der Triebwagen scheidet aus, obwohl derlei beim großen Vorbild durchaus zu sehen war. □

Andreas Bauer-Portner



Die Innenbeleuchtung wurde aufwendig, aber sehr gut wirkend mit einzelnen LED und einer weißen Abschirm-Folie gelöst.

FOTOS: RAINER ALBRECHT



Der Triebwagen ist abweichend vom Vorbild mit nur einem Antriebsdrehgestell ausgestattet. Das Öffnen des Modells ist nicht notwendig.



Auch LGB feiert die Bahn im Engadin mit einem passenden GmP in der Spurweite IIm. Pünktlich zum Jubiläum kommt das Set in den Handel. Ge 2/4 201 ist bereit für die Fahrt entlang des Inns.

Die Stirnlampen sind gewöhnungsbedürftig groß, ebenso wirkt die Lok ein wenig in die Höhe geschossen.



Jubiläums-Set

Das Sonderset zum Jubiläum 100 Jahre Bever – Scuol enthält zwei Niederbord-, einen Hochbord- sowie einen zweiachsigen Personenwagen, die alle zur Ursprungsausstattung der Engadiner Linie gehörten. Dieser GmP wird von der Stangen-E-Lok Ge 2/4 201 gezogen, einer jener Maschinen, welche die RhB eigens für diese Strecke bauen ließ. Die Zugzusammenstellung passt in die Zeit der Betriebsaufnahme, auch eine grüne Ge 2/4 ist durchaus möglich, auch wenn es keine schriftlichen Belege für grüne Ge 2/4 gibt. Es gilt jedoch als wahrscheinlich, dass zumindest einige Maschinen grün abgeliefert wurden.

Wer absolute Maßstäblichkeit und feinste Detaillierung sucht, kann an dieser Stelle das Lesen beenden. LGB-Fahrzeuge verlangen andere Kriterien: Gartenbahner, die Wert auf gute Fahreigenschaften, solide Verarbeitung, eine exzellente Lackierung und Bedruckung sowie Robustheit und Freilandtauglichkeit entscheidenden Wert legen, die liegen bei diesem Startset völlig richtig. □ *Stefan Alkofer*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** LGB, Märklin-Gruppe
- **Nenngröße:** Spurweite II m (1:22,5)
- **Inhalt:** Lokomotive Ge 2/4 201 der RhB in Grün, ein zweiachsiger Personenwagen (C2001), ein Hochbordwagen (L[3]6664), zwei Flachwagen mit Bremserbühne (M[1]7312 und M[1]7349)
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall (Lok), überwiegend Kunststoff (Wagen)
- **Preis:** 599,97 Euro (UVP)



FOTOS: BAUER-PORTNER

Ein weiterer Flach- sowie ein Hochbordwagen komplettieren das Set, das zu einem vernünftigen Preis in den Handel kommt.



Ein zweiachsiger Plattform-Personenwagen läuft hinter der Lok, gefolgt von einem Flachwagen mit passender Kabeltrommel.

Spezialwagen bereichern das Bild der Güterzüge und sind bei den Modellbahnern beliebt. Wagen mit Schwenkdach sind prädestiniert für den Transport empfindlicher Schüttgüter.

Vor Nässe schützen!



FOTO: ANDRÉ SCHULZ

Winter 2010 in Saarmund: Bestes Licht, um alle Einzelheiten des frisch untersuchten Tadgs-y 959 ins Bild zu setzen. Man beachte die hell gestrichenen Auslauföffnungen und die Zierlichkeit des Y25-Drehgestells, an die viele Modellbahnhersteller mit ihren Nachbildungen nicht ganz herankommen.

Schon früh erkannte die Bahn, dass für empfindliches Transportgut Spezialwagen vonnöten sind. Gerade für Lebensmittel galten und gelten strenge Vorschriften. Die DRG sorgte ab 1931 für sauberen und vor allem effizienten Getreidetransport mit den KKt-Wagen der Gattungsbezirke „Oldenburg“ bzw. später „Saarbrücken“ (später KKt 27),

Getreide-Spezialwagen beschaffte schon die DRG

einem Vierachser mit Lenkachsen, Dachklappen und Entladetrichtern. Ein schönes H0-Modell bietet Fleischmann an.

Die DB rüstete von 1949 bis 53 fünfachsige Kondenstender der Baureihe 52 zu Spezialwagen für den Getreidetransport um und reihte 50 Stück als KKt 46 in den Bestand ein. Die auffallenden Wagen liefen noch bis 1974. Ein H0-Kleinserien-Bausatz ist von Krüger erhältlich.

Nach diesen Wagen mit großem Ladevolumen erschienen zunächst zweiachsige Getreidetransportwagen, ab 1959 bei der DB als Ktmmv 60/Tdg 927 und ab 1971 bei der DR als Tdgs [5740], jeweils in


FOTO: HANNES ORTLIEB


Der DB-Tadgs 959 in H0: Vorne das schöne Roco-Modell in der Beschriftung eines an die SBB verliehenen Wagens, hinten das Ex-Lima-Modell, das von Rivarossi nun als DR-Wagen verkauft wird.


FOTO: HANNES ORTLIEB

Offensichtlich für Getreide: Ein Tadgs 959 der DB AG wartet 2012 in Pfaffenhofen/Ilm auf die Beladung. Vom Traktor-Anhänger gelangen die Körner mittels Förderbands in den geräumigen Laderaum.

mehreren Nachfolgebauarten und in großen Stückzahlen. Aus den Bildern ist jedoch ersichtlich, dass es hier um die moderneren vierachsigen Bauarten gehen soll.

Den Anfang machte die DB, die ab 1972 insgesamt 1385 Spezialwagen der Bauart Tadgs 959 mit einem Ladevolumen von 80 m³ bei Talbot beschaffte. Die Wagen liefen sowohl auf Drehgestellen der Bauart 661 als auch auf Y25-Drehgestellen. Modelle dieses immerhin 21,64 m langen Fahrzeugs gibt es aktuell von Roco und Hornby/Rivarossi in H0. Letztgenanntes Modell aus früheren Lima-Formen fällt in der Detaillierung etwas ab, die abgebildete DR-Version ist in Anbetracht der DB-Bauform vorbildfrei. Für die Spurweite N hatte diese Bauart ebenfalls Roco im Programm, der Wagen soll in überarbeiteter Form mit Kurzkupplungskulisse nun von Fleischmann erscheinen.

Die DR-Bauarten existieren noch kaum im Modell

Die DR beschaffte vierachsige Getreidetransporter ab 1976 beim französischen Waggonbauer Arbel. Charakteristisch für die DR-Wagen war bei Ablieferung der Schriftzug „Getreide". Die erste Bauart der Gattung Tadgs-y [5842] (später Tadgs-y 958) hatte bei 19,04 m Länge ein Ladevolumen von 66,5 m³. 1500 Stück wurden beschafft. Ein Modell existiert von Tillig in TT.

Die Nachfolgebauart Tadgs-y [5823] (später Tagds-y 957), ebenfalls in Frankreich beschafft, fasste bereits 82,5 m³. Ein Modell dieses mit 500 Stück noch weit verbreiteten Wagens existiert bis heute nicht.

Viele der Getreidewagen verloren im Laufe des Einsatzes durch die Abnutzung der Innenbeschichtung ihre Eignung für den Lebensmitteltransport, diese laufen nun ohne das „g" in der Gattungsbezeichnung. □ *Andreas Bauer-Portner*


FOTO: ANDRÉ SCHULZ

Nicht mehr für Getreide: Nach Abnutzung der Innenbeschichtung entfiel das „g" in der Gattungsbezeichnung, nun also Tads-y 958, Saarmund 2010.


MODELLFOTOS: BAUER-PORTNER

Der Ganzzug lässt sich nur im Maßstab 1:120 nachstellen: Tillig bietet als einziger Hersteller die DR-Bauart Tadgs 958 an. Wo bleiben H0- und N-Modelle?

Die Ge 4/4 II „Bergün“, bereits errötet, aber noch mit den ursprünglichen Rundscheinwerfern, passt bestens ins Bergüner Museum.



Ein Bahnwärterhäuschen im Engadiner Baustil hat Tarnutzer ebenfalls auf seinem Ensemble verewigt.

Besucher des Bahnmuseums Albula kommen in den Genuss, eine ganz besondere Modellbahn bewundern zu dürfen: Bekannte Szenen der RhB in Spurweite 0m.

Museums-Bahn

Sein Wille ist seine Stärke. „Wenn ich etwas will, dann mache ich das auch“, erklärt Bernhard Tarnutzer sein wichtigstes modellbauerisches Talent. Eine handwerkliche Grundausbildung hatte Tarnutzer niemals genossen. Die Anlage, welche die Besucher des Bahnmuseums Albula im Erdgeschoss bewundern können, lässt einen daran beinahe zweifeln.

Die Besucher des Museums machen auf der Anlage eine Zeitreise in die Zeit der 1960er- bis Mitte der 1980er-Jahre zu bekannten Motiven der Albula-Strecke und des Engadins. Die meisten Fahrzeuge auf dem Segment-Ensemble tragen noch das grüne Farbkleid jener Epoche. Werbeloks findet man hier nicht und eine BoBo III mit Drehstrom-Technik existiert noch nicht einmal auf dem Reißbrett.

Dass Tarnutzers 0m-Abbild bekannter Orte der Rhätischen Bahn heute öffentlich zu besichtigen ist, hat viel mit glücklichen Zufällen zu tun. Angefangen hat alles mit den 0m-Modellen des Schweizer Kleinserienherstellers Ferro-Suisse, denen er vor einigen Jahrzehnten begegnete und die als

Initialzündung fungierten. Damals lebte Tarnutzer noch in Genf. Dort entstand Segment um Segment, aber als vor wenigen Jahren der Umzug nach Samedan im Engadin anstand, war klar, dass die künftige Heimat nicht mehr genügend Platz für die Modellbahn bieten würde. Sogar ein Abbruch der Anlage stand kurzfristig im Raum. In diese Zeit fiel glücklicherweise das Entstehen des Bahnmuseums Albula in Bergün und Tarnutzer bekam den Tipp, dass dort noch Platz frei wäre für eine große Modellbahn.

Modellbahn und Museum haben sich als ideale Symbiose erwiesen. Vieles von dem, was die Museumsbesucher im oberen Stockwerk erfahren, können sie auf Tarnutzers Anlage in der Spurweite 0m

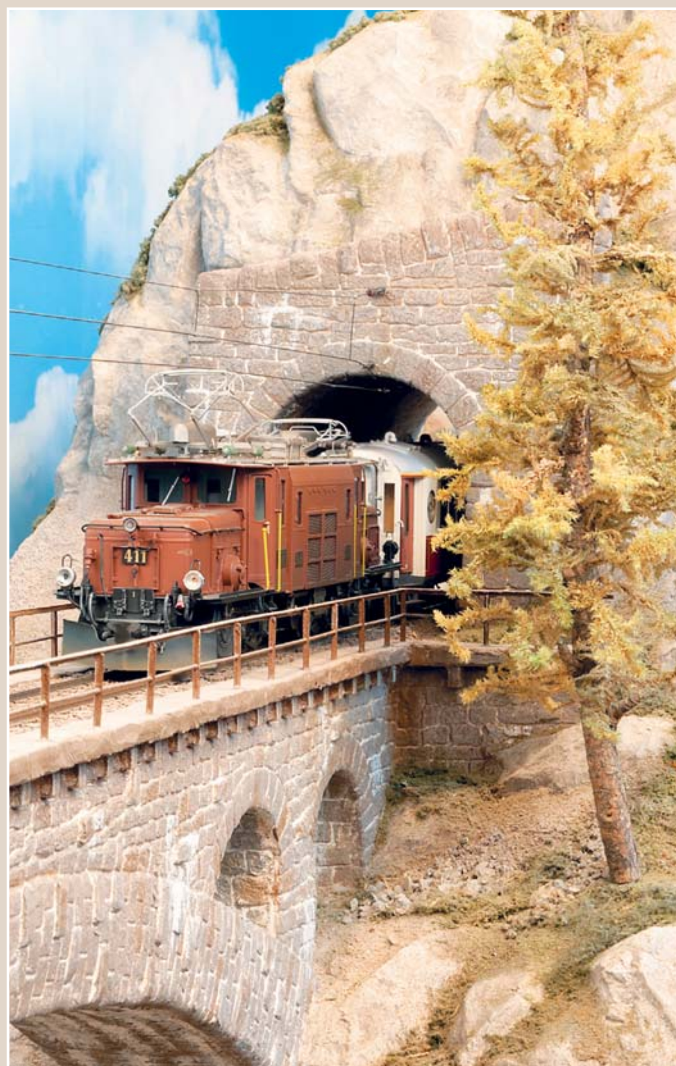
Glückliche Umstände retten Meisterwerk

wiederentdecken: Die aufwendigen Kunstbauten wie Tunnel und Viadukte oder zahlreiche der speziell für die Rhätische Bahn entwickelten Fahrzeuge wie etwa das Krokodil.

„Ich habe die Anlage nie komplett durchgeplant“, so der Erbauer. Er habe immer an dem gebaut, was ihm gefällt und später habe er es zusammengefügt. Der Betrieb stand anfangs gar nicht im Mittelpunkt. Der wurde erst mit seinem Umzug ins Bahnmuseum Albula wichtig. Einige Segmente musste Tarnutzer eiligst nach dem Umzug seiner Anlage ins Museum bauen, um dem Publikum seine ganz be-



Der ABe 4/4 503 von Ferro-Suisse hält in Cinuos-Chel-Brail. Das Empfangsgebäude ist typisch für die Engadiner Linie.



Das RhB-Krokodil, Ge 6/6 I 411, ebenfalls von Ferro-Suisse, ist auf der Engadiner Strecke mit den Pullman-Wagen unterwegs.



Das Bild vermittelt einen guten Eindruck von der beachtlichen Größe der ausgestellten Segment-Anlage im Bahnmuseum Albula.



Das superfeine Schutzgitter auf dem Fußgängerüberweg entstand aus einem Bratpfannen-Fettspritzschutzgitter.



Bei der Gestaltung der Bahnanlagen zeigt Tarnutzer großes Fingerspitzengefühl. Hier wirkt nichts übertrieben und die Farben stimmen. Die Qualität seiner Gebäude überzeugt sowieso.

sonderen Züge zeigen zu können, die nun in realitätsnaher Geschwindigkeit die Segmente passieren.

Der größte Teil der Anlage entstand nach Zeichnungen und Fotos im Eigenbau. Lediglich das Rollmaterial, die Gleise und die Oberleitung sind Konfektionsware. Lokomotiven und Wagen stammen größtenteils von Kleinstserienherstellern wie Ferro-Suisse oder der Liechtensteiner Edelschmiede Model Rail AG. Das Gleismaterial stammt ebenfalls von Ferro-Suisse.

Edelste Fahrzeuge in perfekter Landschaft

Die Steuerung der Anlage ist vergleichsweise konventionell. Da sie nicht als Ganzes in der heutigen Form geplant wurde, werden die Weichen der einzelnen Segmente beziehungsweise Motivbereiche konventionell von lokalen Stellwerken angesteuert. Die Triebfahrzeuge sind sämtlich mit Digitaldecodern und meist auch mit Lautsprecher und Soundbaustein versehen. Die Digitaltechnologie stammt überwiegend aus dem Hause ESU.

Es ist vor allem der stimmige Landschaftsbau, der neben den vor allem für Kenner beeindruckenden Fahrzeugen, überzeugt. Tarnutzers Arbeitstechniken sind vielfältig: Beliebte Werkstoffe sind Gips und Moltofill, aus denen Felsen und steinerne Gebäude entstehen. Felsstrukturen entstehen zum Teil aus Abgüssen, teilweise aber graviert Tarnutzer das Gestein direkt auf dem Segment. Die Gebäude sind samt und sonders Eigenbauten nach



Zu den beliebtesten Loks der RhB gehören die „BoBo 2“. Die „Klosters“ in ursprünglichem Grün passiert einen Tunnel auf der Albula-Strecke.



FOTOS: ALKOFER

Die Ge 6/6 II 701 „Raetia" hat mit ihren Mohrenköpfen gerade den Albulatunnel durchquert und passiert den Bhf Preda in Richtung Filisur.

Originalvorbildern. Zwar stammen die meisten Szenen der Großanlage aus der Region um die Albulabahn, aber auch seiner ursprünglichen Heimat, dem Engadin, hat Tarnutzer im Bergüner Museum mehrere Segmente gewidmet. Holzbauten des Vorbilds sind im Modell natürlich ebenfalls aus Holz. Die Bäume, vor allem die für die Region typischen und wegen ihrer herbstlichen Gelbfärbung so beliebten Lärchen, baut Tarnutzer selbst. Er verwendet dabei vor allem bunte Moose, die er in der Region findet. Überhaupt zeigt Tarnutzer auf seiner Anlage ein ausgesprochen feines Gefühl für Farben. Stets trifft er die richtigen Farbtöne, sei es im Landschaftsbau oder bei der Gestaltung der Bahnanlagen.

Und wenn Wunsch und Wille stark genug sind, dann entsteht auch eine komplizierte Fachwerk-Stahlbrücke in Löttechnik.

Viel Gespür für Farben und Proportionen

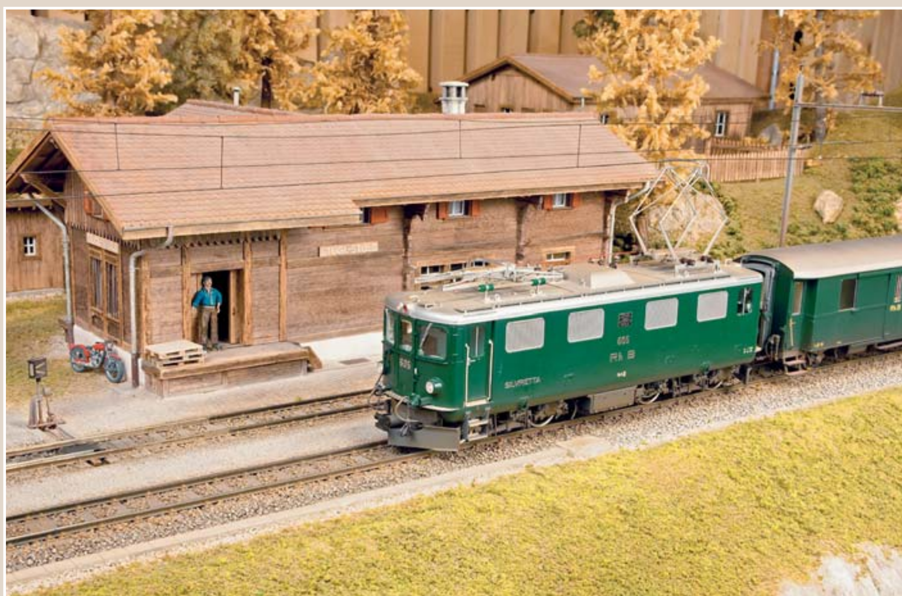
Die Fahrleitung wirkt absolut vorbildgerecht. Dazu tragen die feinen Masten von Ferro-Suisse wie auch der feine Fahrdraht bei. Die Loks fahren übrigens mit dem Bügel am Fahrdraht, der aber nicht der Stromversorgung dient.

Das Besondere am Aufbau im Bahnmuseum Albula ist der unfertige Zustand. Die Anlage ist erst zu ungefähr 75 Prozent fertiggestellt und Bernhard Tarnutzer gestaltet live vor Publikum, das ihm über die Schultern schauen und Fragen stellen darf. Oftmals kommt Tarnutzer kaum zum Arbeiten, da ihm die wissensdurstigen Besucher und der von ihm gesteuerte Fahrbetrieb kaum Zeit zum Bauen lassen.

Modellbahn und Museum sind auf jeden Fall einen Besuch wert. □ *S. Alkofer*



Bernhard Tarnutzer arbeitet im Museum live an seinen Segmenten und zeigt auch Kindern gerne, wie eine Landschaft entsteht.



Die „Silvretta", die Ge 4/4 I 605, erreicht gerade den Bahnhof von Stugl-Stuls und setzt nach kurzem Aufenthalt ihre Fahrt fort.



Vom Vorbild ist nicht mehr viel zu sehen, doch die Modellbahnfreunde Ammerndorf haben ihrer Strecke im Maßstab 1:87 ein Denkmal gesetzt.

Die kleine Bibertbärbel

Wie Sauerbier priesen die Modellbahnfreunde Ammerndorf e.V. ihre Vereinsanlage, die noch nie in einer Eisenbahnzeitschrift vorgestellt wurde, an. Es dauerte bis zur Messe in Friedrichshafen im Herbst 2012, als ich zum ersten Mal mit dem Schriftführer Dr. Claus-Jürgen Prenzel ins Gespräch kam. Die mitgebrachten Fotos und der Gedanke an eine schöne fränkische Nebenbahn, wie ich sie noch aus den letzten Einsatztagen der 211/212 kannte, überzeugten mich schnell. Als bekennender Märklin-Bahner freute ich mich natürlich auch über eine Drei-Leiter-Wechselstromanlage. Warum so viele Kollegen die Bibertbahn im Maßstab 1:87 bislang verschmäht haben, wissen wir nicht, nur soviel: Die Anlage ist absolut sehenswert, weshalb wir uns auch entschlossen haben, im Dezember 2013 eine Eisenbahnromantik-Club-Tour nach Ammerndorf zu veranstalten. (siehe Kasten Seite 88). Leider müssen wir dann aber von Nürnberg aus mit dem Omnibus anreisen, denn von der am 1. Mai 1914 eröffneten Vorbild-Bahnstrecke ist nicht mehr viel zu sehen. Einzelne Gleisfragmente liegen noch zwischen dem Abzweig von der Hauptbahn in Nürnberg-Stein bis nach Lei-



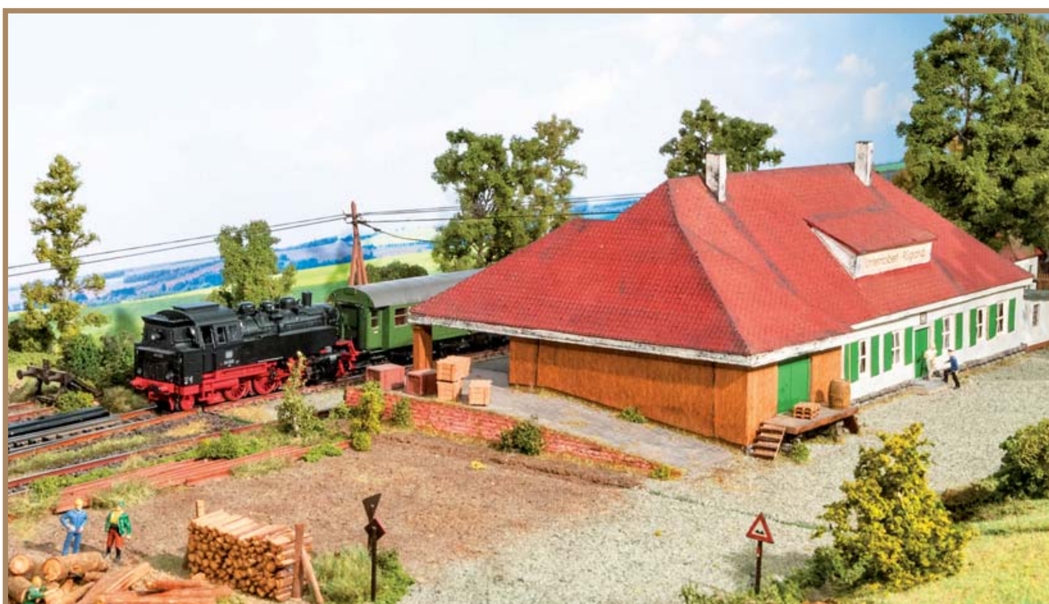
Das bekannteste Bauwerk der Bibertbahn ist sicherlich das Rednitzviadukt, das auch heute noch vorhanden ist und anlässlich...



FOTO: FRITZ SÖLTNER

...des Jubiläums 50 Jahre Bibertbahn am 24. Mai 1964 von V 100 1144 und dem zu diesem Zeitpunkt bereits ausgemusterten Glaskasten 98 307 befahren wurde.

chendorf. Die Reaktivierungsbemühungen haben 2012 einen Dämpfer bekommen, obwohl, gemessen an den geschätzten Fahrgastzahlen, ein Betrieb sicherlich sinnvoll wäre. Allerdings würde die Bibertbahn die Reisenden in 17 Minuten direkt nach Nürnberg Hbf bringen und damit einer geplanten U-Bahn die Fahrgäste wegnehmen, so dass diese dann nicht mehr realisiert werden könnte. Wobei fraglich ist, ob und wann diese in Betrieb gehen wird. Der Personenverkehr auf der alten Bibertbahn wurde im Abschnitt Großhabersdorf – Unternbibert-Rügland bereits zum Winterfahrplan 1971/72 wegen zu geringen Verkehrsaufkommens stillgelegt. 1986 endete auch der Personenverkehr von Nürnberg-Stein bis nach Großhabers-



MODELLFOTOS: BAUER-PORTNER

Der dampfbespannte Nahverkehrszug erreicht den Endbahnhof der Nebenbahn: Unternbibert-Rügland mit seinem charakteristischen Empfangsgebäude.



Einen hohen Wiedererkennungswert besitzt der Bereich um die Sonnenstraße in Ammerndorf. Alle Gebäude sind Eigenbauten von Werner Fritz nach den realen Vorbildern.



Detailliert ins Modell umgesetzt wurden die imposanten Gebäude der Bubenmühle zwischen Vincenzenbronn und Ammerndorf.

Besondere Bedeutung hatte die Bibertbahn auch für die in Leichendorf ansässigen Ziegeleien, die man hier im Hintergrund erkennen kann.



dorf, die Strecke wurde unmittelbar danach bis Leichendorf abgebaut.

Zurück zu den Modellbahnfreunden in Ammerndorf: „Begonnen hat alles mit dem Nachbau des Ammerndorfer Bahnhofs. Das war im Jahr 1995. Damals gab es eine Ausstellung hier in Ammerndorf", so Dr. Claus-Jürgen Prenzel. Wir sitzen gemeinsam in den kühlen Räumen eines ehemaligen Kaufhauses im Zentrum von

Vom Bahnhofssegment zur fahrbereiten Anlage

Ammerndorf. Neben uns stehen die beiden Segmentanlagen der Bibertbahn. Der eine Teil der Anlage zeigt die Strecke von Ammerndorf bis zum Endbahnhof Unternbibert-Rügland, der andere Teil der Anlage beginnt in Fürth-Süd und geht bis Weinzierlein.

Eigentlich begann die 1:87-Eisenbahnzeit im Bibertgrund bereits 1985. Damals gab es, zum Anlass 150 Jahre Deutsche



FOTOS: BAUER-PORTNER

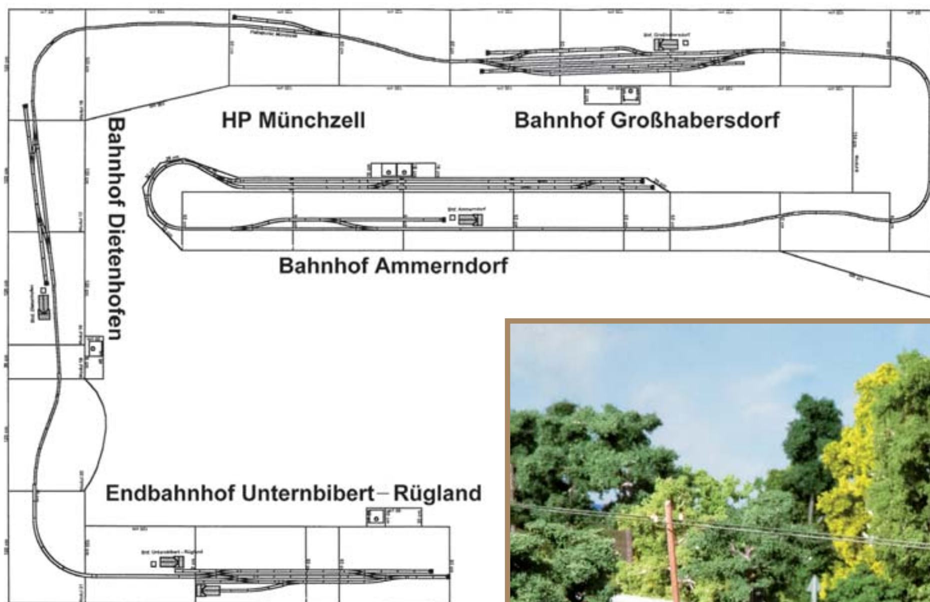
Der VT 98 ist im Bahnhof Ammerndorf zum Halten gekommen. Im Hintergrund ist die Molkerei zu sehen. Heute verläuft hier der Biberttal-Radweg. Der Bahnhof ist heute eine Arztpraxis.

DIE ECHTE BIBERTBAHN

Die „Interessengemeinschaft Bibertbahn" bemüht sich seit 2003 um die Reaktivierung der Strecke Nürnberg – Stein – Oberasbach-Altenberg – Leichendorf. Im Sommer 2010 präsentierte die IG Bibertbahn eine umfangreiche Studie, wie der Zugverkehr aussehen könnte. Da moderne Triebwagen nur 17 Minuten von Zirndorf-Leichendorf bis Nürnberg Hbf bräuchten, wären sie sehr attraktiv und würden von über 2.000 Fahrgästen täglich genutzt. Die Lokalpolitiker sehen allerdings den Bau einer U-Bahnlinienverlängerung dadurch gefährdet, weshalb das Projekt blockiert wird. Infos www.bibertbahn.de.



FOTO: FLEISCHER



Die Bibertbahn en miniature besteht aus zwei Segmentanlagen, hier der hintere Streckenabschnitt von Ammerndorf nach Unternbibert-Rügland.

Straße kreuzt Schiene, hier der Bahnübergang der Rothenburger Straße in Weinzierlein mit dem dreiteiligen Schüler-VT 98.



Eisenbahn eine Ausstellung im Gasthaus „Sonne" in Ammerndorf. Nach dieser Ausstellung wurde es neun Jahre lang ruhig um die Modellbahn, wie mir die drei Vereinskameraden Dr. Claus-Jürgen Prenzel, Werner Fritz und Max Kraft übereinstimmend berichten. „Man traf sich zwar jedes Jahr einmal bei Hans Schierle und seiner heimischen Modellbahnanlage, sonst tat sich jedoch nichts. Wiederbelebt wurden die Modellbahnambitionen dann erst im Herbst 1994", so der Ehrenvorsitzende Werner Fritz. Die Bibertbahn war zu diesem Zeitpunkt längst stillgelegt. Geplant war ein Nachbau des Bahnhofs Ammerndorf auf einem Segment. Die mittlerweile acht Erbauer präsentierten dieses Glanzstück dann zum Herbstmarkt 1995. Die Modellbahnschau war ein durchschlagender Erfolg. 1900 Besucher besichtigten die ehemalige Bahn im Modell. Die Einnahmen dieser Ausstellung bildeten den Grundstock für den heutigen Verein.

Vom Privatkeller in neue, größere Räume

Aus diesem Anfang entstand nun eine 8,6 Meter lange und 63 cm breite Segmentanlage mit der gesamten Ortsdurchfahrt der Bibertbahn durch Ammerndorf. Gebaut wurde anfangs im Keller des langjährigen Vereinsvorstands Werner Fritz. Doch der Keller wurde bald zu klein, so dass nach neuen Räumen Ausschau gehalten werden musste. Dann ging es los: „Wir sind eingeladen worden, die Leute wollten unser Modell sehen. Die Einladung zur Großhabersdorfer Gewerbeschau wurde mit der Bitte verknüpft, den Großhabersdorfer Bahnhof nachzubauen. Bei der Gewerbeschau kamen die Dietenhofener und wollten auch ihren Bahnhof im Modell sehen. Für die Ausstellung am Weihnachtsmarkt hat der Bürgermeister sogar den großen Sitzungssaal des Rathauses räumen lassen, in den die Modellbahnanlage dann exakt gepasst hat. Die Eisenbahn wird bewusst nicht digital betrieben, sondern wie früher: Der Zugleiter in Unternbibert muss dem Dietenhöfener sagen, dass die Strecke jetzt frei ist: „Ich schick Dir den Zug jetzt raus". Signale gab es auf der Strecke nämlich keine. Der Dietenhöfener musste nun folglich den Großhabersdorfer Fahrdienstleiter anrufen und ihm mitteilen, dass die Strecke jetzt frei ist. Und genau so betreiben wir heute noch unsere Modellbahn", erklärt Dr. Claus-Jürgen Prenzel. „Bei der damaligen Ausstellung in Dietenhofen mussten wir den Bahnbetrieb jedoch einstellen, da wir uns vor lauter Besuchern nicht mehr verständigen konnten", ergänzt der 2. Vorsitzende Max Kraft. Weitere Ausstellungen folgten. Mit der Einladung aus

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **Zwei H0-Segmentanlagenteile in offener Rahmenbauweise**
- **System:** Dreileiter-Wechselstrom
- **Erbauer:** Modellbahnfreunde Ammerndorf e.V.
- **Bauzeit:** Ab 1994
- **Epoche:** III
- **Gleismaterial:** Märklin-K- u. -C-Gleis
- **Rollendes Material:** Märklin, Fleischmann, Roco, Trix und andere
- **Betrieb:** Analog
- **Anlagenthema:** Fränkische Nebenbahn
- **Vorbild:** Bibertbahn Nürnberg – Unternbibert-Rügland

Der VT 66 906 passt sehr gut auf die Bibertbahn, da das Fahrzeug in den 1950er-Jahren auch auf dieser Nebenbahn eingesetzt war.

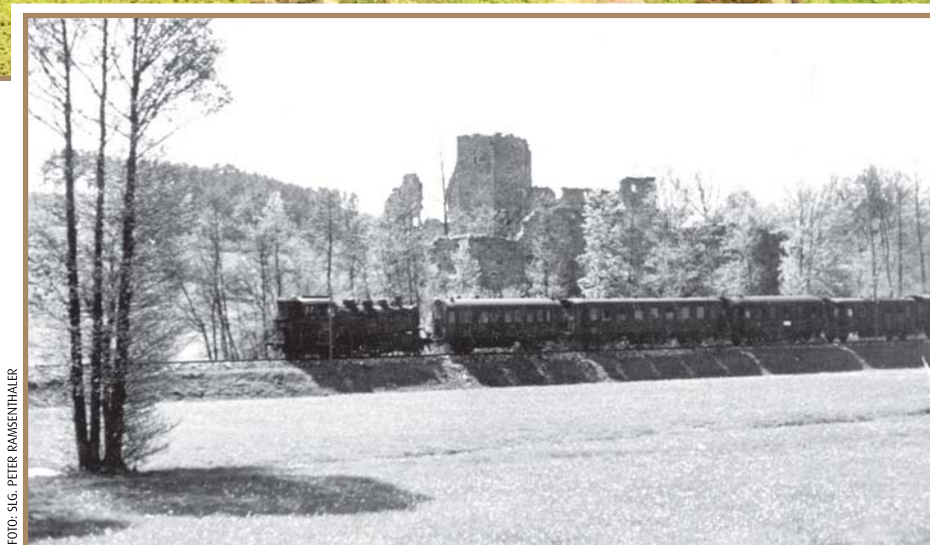


FOTO: SLG. PETER RAMSENTHALER

Am 1.Mai 1952 verrichtete 64 105 ihren Dienst zwischen Unternbibert-Rügland und Nürnberg. Hier passiert die bunte Garnitur die Burgruine Leonrod nahe bei Dietenhofen.

Fürth im Jahr 2010 ging es mit dem zweiten Teil der Anlage los. Damals entstand als markantestes Stück der Strecke das Rednitzviadukt mit dem davorliegenden Bahnhof Fürth Süd. Die neuen Segmente konnten mit der bisherigen Anlage nicht mehr verbunden werden, da der Platz im Vereinsheim nicht mehr ausreichte. So war es ein glücklicher Umstand, dass der örtliche Edeka-Markt schließen musste.

Eigentlich nur für eine Ausstellung wurde die Anlage in die neuen Räume verfrachtet, in denen sie heute noch steht. So entstand der zweite Teil eigenständig mit neuen Segmenten. „Schön wäre es, wenn die Anlage dort bleiben könnte und wir die Räume längerfristig mieten könnten, so dass die beiden Teilanlagen auch zusammengehängt werden können. Im Moment bauen wir kleine Anlagen mit dem Nachwuchs. Wir haben sechs Jungeisenbahner. An der Anlage wird zur Zeit noch der Abschnitt Zirndorf – Altenberg fertiggestellt“, erzählt Werner Fritz.

„Mit Leib und Seele fährt der Nachwuchs auf Ausstellungen die Züge auf der Bibertbahn. An Ausstellungen verkehren natürlich nur Originalfahrzeuge, während sonst auch die Fahrzeuge der Jugendlichen wie ein ICE auf der Bibertbahn fahren dürfen“, ergänzt Dr. Prenzel. Kindergarten und Grundschüler gehören inzwischen zu den regelmäßigen Besuchern der Anlage, während Erwachsene schon mal vorschlagen, die ganze Anlage unter „Denkmalschutz“ zu stellen. Zahlreiche Besucher von der ehemaligen Landrätin bis zum damaligen bayerischen Innenminster Beckstein haben das Modell bereits besichtigt.

Historisch wertvolle Erinnerung



Die Eisenbahnüberführung Rothenburger Straße zwischen Fürth-Süd und Zirndorf-Altenberg ist auch heute noch vorhanden.

Besonderen Wert legen die Erbauer darauf, dass die Anlage exakt dem längst verschwundenen Vorbild entspricht. Anhand von Bauplänen und Luftaufnahmen entstanden Häuser und Gebäude, die alle aus der Werkstatt von Werner Fritz stammen. Besonders beeindruckend auf der Anlage ist der Komplex der Bubenmühle, die noch heute so zu sehen ist (siehe Seite 86 oben) und ausschließlich im Eigenbau entstand.

44 Mitglieder hat der Verein, davon sechs Jungs und zehn bis zwölf Aktive. Regelmäßig kommen auch Besucher zu den Zusammenkünften, weil sie mal wieder ihr Haus oder ihren Garten im Modell sehen wollen.

„Große Reisen, wie Ausstellungen auf Messen, versuchen wir inzwischen zu vermeiden, weil wir inzwischen, für die beiden großen Anlagenteile mehrere LKWs benötigen würden", bedauert Dr. Claus-Jürgen Prenzel ein wenig.

Öffentlich zu sehen ist die Bibertbahn am 13. Oktober 2013 zum diesjährigen Herbstmarkt in Ammerndorf von 11 bis 17 Uhr. Die Modellbahnfreunde treffen sich in den Vereinsräumen in der Ortsmitte dienstags 18.30 bis zirka 20 Uhr und sonntags von 10 bis 12 Uhr. Gäste und Besucher sind willkommen. Auch außerhalb dieser Zeiten sind eine Terminvereinbarung und Besichtigung der Segementanlage möglich: Über die vereinseigene Internetseite www.mfr-ammerndorf.de kann man Kontakt zu den Ammerndorfer Modellbahnern herstellen. □ *Korbinian Fleischer*



Auf der Modellbahn ist die Bibertbrücke bei Weinzierlein noch vorhanden, das Original wurde Anfang Juni abgerissen.

VORBILD

Bis So 13.10.
● An Wochenenden u. Feiertagen, in den Ferien auch Di bis Do, fährt die Berliner Parkeisenbahn, Tel. (030) 538926-60, www.parkeisenbahn.de.

Bis So 20.10.
● Sonderausstellung Bergbahnen in CH-3652 Hilterfingen am Thunersee, Schloss Hünegg, täglich 13 - 17 Uhr, www.bergbahnausstellung.ch.

Bis So 27.10.
● Jeden Sonntag Dampfzugfahrten in Haaksbergen (NL), Tel. (0031) 5357212516, www.museumbuurtspoorweg.nl.

Bis Do 31.10.
● Ausstellung 100 Jahre Außerferner Bahn in 82467 Garmisch-Partenkirchen, Werdenfelsmuseum und im Museum im Grünen Haus in A-6600 Reutte, Untermarkt 25. Geöffnet in Garmisch Di - So 10 - 17 Uhr, in Reutte Di - Sa 13 - 17 Uhr, Tel. (08821) 2134, www.ausserfernbahn.info.

Sa 10.08.
● Neptun-Express mit 143 001 zur Hanse-Sail 2013 ab Cottbus, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
● Sonderfahrt nach Rostock/Warnemünde zur Hanse-Sail ab Berlin, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.
● Sonderfahrt mit 03 1010 ab Celle über Göttingen und Kassel nach Koblenz zu „Rhein in Flammen", Tel. (02041) 3484668, www.nostalgiezugreisen.de.

Sa 10.08. und So 11.08.
● Großes Eisenbahnfest bei der Ferienlandeisenbahn in 07924 Crispendorf, Tel. 0160 92392666, www.ferienlandeisenbahn.de.
● Neresheimer Bahnhofshocketse mit Zugverkehr auf der Härtsfeldbahn, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.

So 11.08.
● Nostalgie-Erlebnisse am Ammersee: Dampflok trifft Dampfer. Bahnpark Augsburg, Tel. (0821) 650759-0, www.bahnpark-augsburg.de.
● Teddybärtag beim Albbähnle Amstetten – Oppingen, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Sektion Alb-Bähnle Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
● Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt fährt, Tel. (0152) 02482125, www.mainschleifenbahn.de.
● Zum „Treff der Königinnen" nach Neuhausen (Erzgebirge) mit dem Ferkeltaxi, Tel. (03741) 598494, www.museumsferkel.de.
● Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth fährt, Tel. (05241) 68466, Postdamm 166, 33334 Gütersloh, www.dkbm.de.
● Museumszugbetrieb auf der Steyrtalbahn-Museumsbahn, Tel. (0043) 676-5368717 www.oegeg.at.
● Oleftalbahn Kall – Hellenthal in Betrieb, Tel. (02445) 8022, www.oleftalbahn.de.

Mi 14.08.
● Ringzug-Wanderung entlang der Trossinger Eisenbahn, Zweckverband Ringzug Schwarzwald-Baar-Heuberg, Tel. (07720) 66840, www.ringzug.de.

Do 15.08.
● Ferien-Zug-Tour für Teenies ab 13 Jahren vom Eisenbahnromantik-Club für MEB-Leser ab Stuttgart zur Öchsle-Museumsbahn für 18,50 Euro ohne Schüler-Ferien-Ticket und 8,50 Euro, wer ein Schüler-Ferien-Ticket hat. Anmeldung (gerne auch Begleitpersonen) unter Tel. (08141) 53481-245, www.modelleisenbahner.de.
● Nostalgie-Erlebnisse am Ammersee: Dampflok trifft Dampfer. Bahnpark Augsburg, Tel. (0821) 650759-0, www.bahnpark-augsburg.de.
● Pendelfahrten auf der Tälesbahn Nürtingen – Neuffen, Tel. (07025) 4164, www.ges-ev.de.

So 18.08. und So 25.08.
● Tagesausflug ab Stuttgart zum Schienenbus Ulmer Spatz sowie Haupt- und Landgestüt Marbach mit reg. Zügen ab Stuttgart, Tel. (0711) 23991269, www.3-loewen-takt.de.
● Oleftalbahn Kall – Hellenthal in Betrieb, Tel. (02445) 8022, www.oleftalbahn.de.

Sa 24.08.
● Lichterfahrten auf der Ferienlandeisenbahn Crispendorf von 19 bis 24 Uhr, Tel. 0160 92392666, www.ferienlandeisenbahn.de.
● Mit dem LVT ab Cottbus nach Finsterwalde, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.

Sa 24.08. und So 25.08.
● Wernesgrüner Schienenexpress zwischen Hammerbrücke und Schönheide Süd fährt, Tel. 0152 28639892, www.schienen-express.de.
● Sommerdampf + Zuckertütenfahrten auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.


FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Ferien-Tour vom Eisenbahnromantik-Club zur Öchsle-Museumsbahn ab Stuttgart am 15. August. Abfahrt gegen 10 Uhr. Weitere Infos und Anmeldung unter www.modelleisenbahner.de oder Tel. (08141) 53481-245.

Sa 17.08.
● 03 2155-4 verkehrt von Schwerin über Hagenow-Stadt nach Zarrentin, Pendelfahrten zwischen Zarrentin und Wittenburg, Tel. (038851) 81377, www.posten-12.de.
● Sommerfest mit Tauschbörse im Eisenbahnmuseum Leipzig, Tel. 0173 5623035, www.dampfbahnmuseum.de.

Sa 17.08. und So 18.08.
● Kohlebahn Meuselwitz in Betrieb, Westerntage, Tel. (03448) 752550, www.kohlebahnen.de.

So 18.08.
● EL 4 der Strausberger Eisenbahn fährt am Nachmittag zw. Buckow und Müncheberg, Tel. (033433) 15251, www.buckower-kleinbahn.de.

So 01.09.
● Rundfahrt um Berlin mit Schienenbus VT 95 9396 ab Bahnhof Berlin-Gesundbrunnen, Tel. 0173 2454268, www.berliner-eisenbahnfreunde.de.
● Sonntagsfahrten auf der Kohlebahn Meuselwitz, ab 12.45 Uhr und 14.45 Uhr, Tel. (03448) 752550, www.kohlebahnen.de.

So 01.09. bis Mo 30.09.
● Täglich Dampfzüge zwischen Blumberg-Zollhaus und Weizen, Anreise zum ersten Zug 10.05 Uhr ab Blumberg-Zollhaus mit dem Ringzug möglich, Tel. (07702) 51-300, www.sauschwaenzlebahn.de.

Sa 07.09.
● Mit dem LVT ab Cottbus nach Finsterwalde, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
● Sonderzug mit LEG-Ludmilla nach Meiningen, Tel. 0173 5623035, www.dampfbahnmuseum.de.

Sa 07.09. und So 08.09.
● Meininger Dampftage, Tel. (03693) 44650, www.dampflokwerk.de.
● Schuppenfest in Aschersleben, 0160 2859211, www.eisenbahnclub-aschersleben.de.
● Wernesgrüner Schienenexpress fährt, Tel. 0152 28639892, www.schienen-express.de.
● Bürstenfest auf der Museumsbahn Schönheide, Tel. (037755) 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de.

So 08.09.
● Tag des offenen Denkmals, zahlreiche Veranstaltungen, www.tag-des-offenen-denkmals.de.
● Härtsfeldbahn unter Dampf, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.
● EL 4 der Strausberger Eisenbahn fährt am Nachmittag zw. Buckow und Müncheberg, Tel. (033433) 15251, www.buckower-kleinbahn.de.
● Pendelfahrten mit 70 083 zwischen Landshut und Geisenhausen und mit E 69 05 zwischen Landshut und Wörth an der Isar. Tel. (089) 4481288, www.localbahnverein.de.
● Sonderzug mit LEG-Ludmilla nach Freyburg zum Winzerfest, Tel. 0173 5623035, www.dampfbahnmuseum.de.
● Bahnhofsfest in Gerstetten und Dampfloktreffen in Amstetten. Tel. (07302) 6306, www.uef-dampf.de.
● Erstmals wieder Zugverkehr auf der Nebenbahn Blaufelden – Langenburg, Tel. (07955) 926390, www.nebenbahn.info.
● Wanderbahn Viechtach – Gotteszell fährt, www.wanderbahn.org.
● Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth fährt, Tel. (05241) 68466 Postdamm 166, 33334 Gütersloh, www.dkbm.de.
● Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt fährt, Tel. (0152) 02482125, www.mainschleifenbahn.de.

So 15.09.
● Rundfahrt um Berlin mit VT 95 9396 ab Berlin-Gesundbrunnen, Tel. 0173 2454268, www.berliner-eisenbahnfreunde.de.
● Bahnhofsfest Neuhaus (Rennsteig) mit 95 027, Tel. (03679) 7269702, www.rennsteigstadt.de.
● Pendelfahrten auf der Tälesbahn Nürtingen - Neuffen, Tel. (07025) 4164, www.ges-ev.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen
● www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.

● Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
● www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
● Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
● www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 - 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
● www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
● www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
● www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., So 11 - 18 Uhr.
● www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
● www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
● www.verkehrsmuseum-dresden.de. Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.30, 16.30 Uhr, Sa/So 10.30, 13.30 und 15.30 Uhr.
● www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa. 11 - 17 Uhr.
● www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
● www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
● www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.
● Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr. Tel. 0172 3509035.
● www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im SWR-Fernsehen:

Sommerstaffel, jeweils samstags um 16.45 Uhr:

10.08.:	Natur, Nostalgie und die 97501 oder schauckelnd durch die Biosphäre
17.08.:	Von Tausendfüßlern, Elefanten u. Löwenbabys - Shongololo-Express 1
24.08.:	Von Springböcken, Nashörnern u. gefleckten Hunden - Shongololo-Express 2
31.08.:	Bahnnostalgie im Bayerischen Wald

Sendungen Samstag, 20.15 Uhr:

10.08.:	Eisenbahnromantik unter Volldampf
17.08.:	Eisenbahnromantik in Bayern
24.08.:	Eisenbahnromantik zwischen Bodensee und Westerwald
31.08.:	Eisenbahnromantik in der Schweiz

Neue Sendetermine ab 12.08.2013
Montag - Freitag täglich 13.45 Uhr und 14.15 Uhr.
mit Wiederholung an Folgetag 8.45 Uhr
Der Freitag wird am Montag wiederholt.

Aktuelle Informationen: www.eisenbahn-romantik.de

● www.lokland.de in 95152 Selbitz bis Oktober geschlossen.
● www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.
● www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, in Zeughaus/Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden 1. Sonntag des Monats von 14 bis 18 Uhr geöffnet.

Sa 10.08.
● Modellbahnstammtisch in 44388 Dortmund, Clubräume, Bövinghauser Str. 23, 16 - 19 Uhr, www.mec-castrop-rauxel.de.

Sa 10.08. und So 11.08.
● Parkeisenbahn in 73207 Plochingen in Betrieb, In den Neckarauen, 11 - 18 Uhr, Tel. (07153) 899522, www.dampfbahner.de.

So 11.08.
● Ausstellung in 19395 Plau am See, Neubaugebiet, 10 - 17 Uhr (jeden Sonntag im August), Tel. (038731) 56785, www.modellbahnclub-karow.de.

Sa 24.08.
● Sommerfest in 95032 Hof, Stellwerk 8, ab 14 Uhr, Modell-Eisenbahn-Club Hofer Eisenbahnfreunde e.V., Tel. (09281) 41379, www.mec-hof.de.

So 01.09.
● Ausstellung in 63825 Schöllkrippen im Vereinsheim, Am Sportgelände 5, 10 - 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.

Fr 06.09.
● Insider-Vorführungen in 71364 Winnenden, PMW Winnenden e.V., Daimlerstraße 12, 19.30 Uhr - 21.30 Uhr, www.pmw-winnenden.de.

Sa 07.09.
● Ausstellung in A-3485 Grunddorf, 10 - 19 Uhr, IGM Klublokal, Tel. (0034) 6763172401, www.igm-wachau.amon.cc.
● Vortrag: Die Krokodile der SBB, Tel. 0041 880 2231, www.bahn-plattform.ch.
● Ausstellung in 8610 Uster (Schweiz), Industriestraße 1, Lok-Remise, Tel. (0041) 443101425, www.eisenbahnsammlung.ch.

Fr 13.09. bis So 15.09.
● Modellbahntreff Göppingen, großes Bahnhofsfest, Internationale Modellbahnausstellung (IMA), www.maerklin.de.

Sa 14.09.
● Börse in 04600 Altenburg, Likörfabrik, Destille, Am Anger 1-2, 10 - 14 Uhr, Tel. (0344) 9123465

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**“ können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 25, gültig ab 01.01.2013. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

MÄRKLIN ▸ BADISCHE IV H IM REICHSBAHN-OUTFIT



Die Länderbahn-Pazifik mit 2100 mm hohen Treibrädern wirkt auch im Modell ausgezeichnet.

In einer Neuauflage mit mfx-Decoder und Sound bringt Märklin eine Dampflok-Schönheit von 1915. Die badische IV h, von Maffei in München für die flachen Rheinstrecken entwickelt, erscheint im klassischen Reichsbahn-Schwarz/Rot als Baureihe 18.3. Das Modell verfügt über acht Sound-Funktionen. Die Anfahr- und Bremsverzögerung sowie die Höchstgeschwindigkeit können verändert werden. Das Fahrwerk mit den riesigen Treibrädern kann auch im H0-Maßstab begeistern, auch wenn das Innentriebwerk der Vierzylinder-Verbundlok fehlt. Bedruckung und Farbgebung sind tadellos.

Weiterhin neu im Handel: Die E 50 der DB in Epoche-III-Version sowie ein Güterwagenset mit fünf Seitenkippwagen Bauart Fas 126 der DB AG.

BRAWA ▸ KÖNIGLICHES MINERALWASSER



In Teilen formneu (Flügeltüren) sind die beiden G 10 von Brawa.

Anfangs firmierte der Mineralbrunnen Fachingen noch mit dem Zusatz „Königlich“, später musste „Staatl.“ reichen. Die beiden ehemaligen Kriegs-Kühlwagen wurden gebraucht erworben und im firmentypischen Hellgrün lackiert. Die Werbe-Schriftzüge variierten offensichtlich, was Brawa zum Anlass nahm, gleich ein Zweierset mit unterschiedlicher Bedruckung aufzulegen. An den wie immer feinst detaillierten H0-Modellen fallen die Flügeltüren auf, die beim Privatwagen-Vorbild anstatt der üblichen Schiebetüren eingebaut wurden.

ARTITEC ▸ PACKWAGEN DER NS FÜR H0



FOTO: WERK

Eine der Varianten des niederländischen Stalen-D-Packwagens.

Lange war der Name Artitec den Modellbahnfreunden vor allem als Zubehörhersteller bekannt. Seit geraumer Zeit sind jedoch auch eine Anzahl feiner Fahrzeugmodelle erhältlich, sämtlich nach niederländischem Vorbild. Der abgebildete Packwagen in der Version der Epoche IV passt jedoch gut auch auf Anlagen nach deutschem Vorbild. Er war zum Beispiel über lange Jahre in einem Eilzug Amsterdam – Bad Harzburg im Einsatz. Eine Vielzahl weiterer Varianten und Farbgebungen auch früherer Epochen ist erhältlich. Info: www.artitec.nl

L.S. MODELS ▸ SPEISEWAGEN FÜR DEN NACHTZUG IN H0



Sonderling in Nachtzug-Farben: Ein aus DR-Wagen umgebauter WR.

Die wohl längste fensterlose Seitenfläche eines DB-Reisezugwagens ziert eine Nachtzug-Neuheit von L.S.Models. Im WRmz 131 der DB AutoZug GmbH ist ein langgestreckter Tresen eingebaut, der durch die Fenster auf der anderen Wagenseite des Modells zu erahnen ist. Nur bei abgenommenem Dach oder mit der nachrüstbaren Innenbeleuchtung erkennt man alle Details, zu denen auch frei aufzustellende Stühle aus dem Zurüstbeutel gehören. Die aus Halberstädter IC-Wagen umgebaute Gattung ist derzeit in den CNL-Zügen „Komet“ (Hamburg – Brig) und „Sirius“ (Osteseebad Binz/Berlin – Zürich) im Einsatz.

TILLIG ▸ MIETLOK FÜR DIE SCHWEIZ, LETZTE REKO-WAGEN BEI DER DB AG FÜR TT



Eine von zwei E 186 der RAILPOOL GmbH, die 2010 an SBB-Cargo vermietet wurden.

Tilig nutzte die farbenfrohen Verschiebungen im Lokpark der privaten EVU für eine weitere Variante seiner Traxx-Modelle. E 186 181 und 182 wurden 2010 an die SBB vermietet, gelangten aber vor Güterzügen durchaus und regelmäßig auf deutsche Gleise. Weitere Traxx-Varanten gibt es als Metronom-246 und SNCB-Reihe 28. Die Reko-Vierachser werden nun in einer späten Version schon mit DB AG-Logo geliefert, ein entsprechender Einsatz währte jedoch vor allem bei den Bghw-Wagen nur noch kurz. Länger waren die neu aufgelegten Y/B-Wagen in der Epoche III-Ausführung im Einsatz, die ebenfalls neu zu haben sind. Für die selbe Epoche gibt es eine neue DR-Altbau-52. Ebenfalls für Dampflok-Freunde: Die 86 357 als DB-Museums-Lok.


Der links abgebildete BDghws gehörte zu den letzten Reko-Bauarten im Einsatz.

UHLENBROCK ▸ DIGITAL-NEUHEITEN

Der Digital-Experte Uhlenbrock ergänzt sein umfangreiches Sortiment durch einige sinnvolle Neuheiten und Weiterentwicklungen. Die neue „Universalsteuerung" kann für viele automatische Steuerungsabläufe auf der Modellbahn verwendet werden und überwacht vier Gleisabschnitte. Erweiterungen und Fahrstraßenschaltungen sind möglich, der Anschluss an die Digitalzentrale erfolgt über das Loco-Net. Außerdem neu sind Kleinlautsprecher und ein Railcom-Sender. Info: www.uhlenbrock.de



LUETKE ▸ SEIFENKISTENRENNEN FÜR H0

Luetke bietet einen Komplettbausatz zur Austragung eines Rennens für die Dorfstraße an. Er besteht aus 19 verschiedenen Fahrzeugen, Startrampe, Start- und Zielbanner, Siegerpodest und Strohballen sowie farbigen Laserdrucken. www.luetke-modellbahn.de



LEMKE/HOBBYTRAIN ▸ KLV 53 FÜR N

Der kleine Gleiskraftwagen der DB ist seit Anfang der 60er-Jahre auf DB-Gleisen zu Hause, und zwar geradezu massenhaft. 824 Stück wurden gebaut, die letzten Exemplare laufen auch heute noch, teilweise bei privaten Baufirmen oder Museumsbahnen. Das Modell des kleinen gelben „Kleinwagens mit Verbrennungsmotor" ist schon länger im Hobbytrain-Sortiment zu finden. Zeitgleich mit dem im Beiwagen motorisierten Modell des Robel 54.24 (Test im nächsten MEB) ist nun auch der kleinere Bruder als angetriebenes Modell erhältlich. Die Fahreigenschaften sind trotz der Kleinheit des Beiwagens zufriedenstellend.



BUSCH ▸ NEUE H0-FAHRZEUGE FÜR RETTER UND GENIESSER



Im Notfall stehen ein MB der M-Klasse und ein Schlauchboot bereit.

Farbvarianten zur Gestaltung beliebter Modellbahnszenen lieferte Busch aus: Einen Fortschritt-Traktor mit Werbeanhänger und das Tempo-Dreirad mit feiner Erdbeer-Ladung für ländliche Motive sowie den MB der M-Klasse und einen Schlauchboot-Anhänger der DLRG für die beliebten Rettungsszenen.



Zwei Busch-Neuheiten zeigen Erdbeeren als Ladung und Werbung.

WIKING ▸ VARIANTEN FÜR ALLE FÄLLE



Eher als Exot ist der Fiat 1800 einzustufen, der nur von 1959 bis 65 nach Deutschland exportiert wurde, Wiking bringt eine zweite Auflage in Hellgrün mit schönen Weißwandreifen. Dazu gibt es den Opel Blitz als Feuerwehr und einen Magirus-Deutz-Kipper.

ASOA ▸ SPUR-I-ZUBEHÖR MADE IN FRANKEN




FOTOS (2): WERK

In Zusammenarbeit mit dem Leuchten-Hersteller Beli-Beco bietet Asoa ein Modellleuchten-Sortiment für die Spur I an. Auch eine Bahnhofsuhr ist dabei. Die Modelle sind mit Stecksockel ausgestattet, der sich nicht nur auf Modulen als sehr nützlich erweisen kann. Info: www.asoa.de

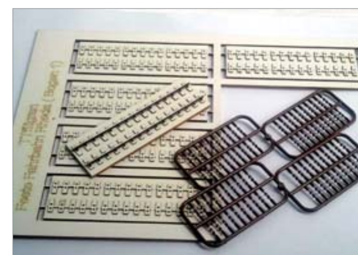
HERPA ▸ BULLIG STARK UND SPORTLICH LEICHT




Gegensätze: Betonmischer auf MAN-TGS-Basis und Porsche 356 C

Für die aktuellen Herpa-H0-Neuheiten stehen zwei Varianten bekannter Modelle: Der kleine Porsche von 1963 erscheint als einfach gehaltene, preisgünstige rote Variante. Der MAN-LKW ist hingegen reichlich detailliert und kann zugerüstet werden.

TTFILIGRAN ▸ FESTE FAHRBAHN FÜR TT

FOTOS (2): WERK

Die feste Fahrbahn der Bauart Rheda-Wiedenbrück (Betonschwellen auf Stahlbetonplatte, mit Füllbeton fixiert) bildet „TTfiligran“ im Modell nach. Im Bausatz für 65 cm Gleis ist ein Bogen Karton als Tragplatte sowie fester Karton als Schwellennachbildung enthalten. In die Bohrungen werden die Kleineisen eingesteckt.

GLASFOTO ▸ HISTORISCHE BAHN IN GLAS

Wie in Glas eingegossen wirkt der „Adler“ von 1835. Aus jeder Richtung quasi dreidimensional zu betrachten, stellt der 60 x 60 x 90 mm große Glasquader ein kleines Schmuckstück dar. Info: www.glasfoto.com



FOTO: RAINER ALBRECHT

JANO MODELLBAU ▸ KRAUSE DUO FÜR H0

Ein klassisches DDR-Vehikel erscheint als Bausatz oder Fertigmodell in Einmalauflage in den Farben Orange, Blau und Hellgrün. Das Modell besteht aus Weißmetall-, Neusilber- und Messingteilen.



FOTO: WERK

US-CORNER



Aus Göppingen stammt ein neues Wechselstrom-Zugset des „Montreal Limited“ der US-Bahngesellschaft Delaware & Hudson (D&H). Der Prestigezug der Bahngesellschaft verkehrte zwischen New York und Montreal und gehörte zu den letzten Personen-Zügen unter der Regie der D&H. Zugpferde sind Märklins gelungene PA-1 als A-A-Unit, welche die D&H im Jahr 1967 eigens für diese Züge kaufte. Die fünf verkürzten Wagen im Retro-Design besitzen eine innenbeleuchtung, die Lokomotiven fahren mit Sound. Nicht verkürzt und das sogar in der Spurweite 0 liefert der US-Hersteller Atlas Personenwagen derselben Epoche. Es handelt sich um Wagen des legenären California Zephyr, der von der Chicago, Burlington and Quincy Railroad, der Denver and Rio Grande Western Railroad und der Western Pacific Railroad betrieben wurde. Die Kaventsmänner im Maßstab 1:48 sind prima detailliert und mit Innenbeleuchtung ausgestattet, die entweder vom Gleis oder einer internen Batterie gespeist wird.





FOTOS (3): RAINER ALBRECHT

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 30 JAHREN: Bauart Stettin in Aschersleben



☐ Auf Seite 27 haben wir schon darauf verwiesen: Die „AG 7/11" des DMV zeigte lange Zeit ihre TT-Anlage im letzten verbliebenen Triebwagen der Bauart Stettin. Vor 30 Jahren wurde die Anlage im der Ausgabe 9 des MODELLEISENBAHNER gezeigt. Die zum 30. Jahrestag der DDR erstmals in der Öffentlichkeit vorgestellte Anlage wurde in den folgenden Jahren komplettiert und so im „me" auf drei Seiten präsentiert. Auffallend aus heutiger Sicht, damals gang und gäbe, sind die vielen Selbstbaumodelle. Neben dem SVT der Bauart Köln steht zwei Gleise weiter hinter der V 36 auch ein Triebwagen der Bauart Stettin. Die TT-Bahner müssten diesen auch heute noch selbst bauen.

MODELLEISENBAHNVEREIN GÖSSNITZ E.V.

Nach dem Hochwasser: Bitte um Hilfe



FOTO: MODELLEISENBAHNVEREIN GÖSSNITZ

Bilder, die mittlerweile jeder in Deutschland kennt: Nach dem Hochwasser bleiben der Müll und die Verzweiflung.

☐ Im zehnten Jahr seines Bestehens kämpft der Verein um seine weitere Existenz. Auch die Vereinsräume wurden vom letzten Hochwasser heimgesucht. Der überwiegende Teil der Einrichtung sowie die Clubanlagenmodule wurden weitestgehend zerstört. Die Suche nach neuen Räumen war inzwischen erfolgreich. Gerne möchte der Verein auch am 1. Novemberwochenende 2013 wieder eine Modelleisenbahnausstellung in Gößnitz ausrichten. Da die clubeigenen Anlagen im November nicht wieder einsatzbereit sind, ist eine Benefizausstellung zur Erhaltung des Vereins geplant. Es werden daher Bürgerinnen und Bürger gesucht, die Lust haben, ihre Heimanlagen einem breiten Publikum vorzustellen. Außerdem wird um Geld- und Sachspenden gebeten, um den Verein am Leben zu erhalten. Wer mit Sachspenden (Modellbahnzubehör, Kühlschrank, Regale, technische Geräte usw.) dienen oder aber seine Modellbahnanlage zur geplanten Ausstellung im November 2013 kostenfrei ausstellen möchte, sollte sich an den Vereinsvorsitzenden André Jäger, Tel. 0160 / 8205910 wenden.

MÄRKLIN

Löbich zurückgetreten

☐ Der Modelleisenbahn-Hersteller Gebr. Märklin & Cie. GmbH und Geschäftsführer Stefan Löbich haben sich getrennt. In beiderseitigem Einvernehmen verlässt der 49 Jahre alte Diplom-Kaufmann nach drei erfolgreichen Geschäftsjahren das Unternehmen, um sich neuen Herausforderungen zu stellen. Löbich war zum 1. November 2010 von Insolvenzverwalter Michael Pluta verpflichtet worden. Als kaufmännischer Geschäftsführer und zuständig für die Bereiche Vertrieb und Marketing brachte Löbich das Göppinger Unternehmen zurück auf die Erfolgsschiene und machte den weltweit bekannten Modelleisenbahn-Hersteller wieder attraktiver. Löbich ist es gelungen, neue Vertriebswege im In- und Ausland aufzubauen und damit neue Absatzmärkte zu schaffen.

Seinen größten Erfolg feierte der Märklin-Geschäftsführer mit der Spielzeug-Eisenbahn-Serie „my World", mit der es Märklin gelang, in die Kinderzimmer zurückzukehren. Er hat es außerdem in dieser Zeit geschafft, altes Vertrauen in der Zusammenarbeit von Händlern und Hersteller wieder zu gewinnen. Er hat sich stets für den Vertrieb über den Fachhandel eingesetzt und somit auch versucht, die neuen Absatzkanäle mit der Tradition zu verbinden. Den in der Insolvenz eingeschlagenen Konsolidierungskurs setzte Löbich konsequent in enger Abstimmung mit dem Beirat erfolgreich fort.

„Wir bedauern den Schritt von Herrn Löbich", sagte der neue Eigentümer, „akzeptieren aber seine Entscheidung." Ein Nachfolger Löbichs wurde nicht bekanntgegeben.

BRAWA – OBERWEISSBACHER BERGBAHN

Richtig lackiert

☐ Unser Kurztest zum VT 772 (Ferkeltaxe) in der Ausführung der „Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn" von Brawa im MEB 8/2013 bedarf der Richtigstellung:

Das in kleiner Auflage von 300 Stück hergestellte Modell ist selbstverständlich wie alle anderen Brawa-Modelle lackiert, allerdings wirkt der Farbton im Vergleich zum Vorbild zu matt. Aufgrund der kleinen Serie konnten einige Detailänderungen wie der dritte Scheibenwischer (nur an der Führerstandseite 2) nicht berücksichtigt werden. Ein Mangel der bereits etwas älteren Modellkonstruktion, die zu große Aussparung für die Kupplung, konnte für die kleine Serie ebenfalls nicht berichtigt werden. Die Stoßteller sind jedoch in Bezug auf die Stirnbeleuchtung korrekt angeordnet. Wir bitten wegen unserer teilweise unzutreffenden Aussagen um Entschuldigung.



FOTO: RAINER ALBRECHT

Der dritte Scheibenwischer fehlt dem Modell, doch auch das Original hatte ihn nur auf einer Seite. Links neben der Tür sitzen die Anschriften des Eigentümers.

BRAWA-NEUHEITEN

Die Ablösung rollt an, auch in H0

☐ Die modernen, viermotorigen Dieselloks der Baureihe 245 aus der Traxx-Familie (der MEB berichtete) rollen ganz allmählich an, um die betagten (aber geliebten) 218 abzulösen. Brawa nimmt das zum Anlass, eine zusätzliche Neuheit anzukündigen und die neue Baureihe 245 erstmals in einem H0-Modell umzusetzen. Als Liefertermin wird das zweite Quartal 2014 angegeben. Auch für die N-Bahner gibt es eine Überraschung: Die Twindexx-Doppelstocktriebwagen und -IC-Wagen erscheinen auch im kleinen Maßstab, sobald auch die Vorbildwagen fertiggestellt sein werden.



FOTO: TOBIAS MEYER

MESSE-KALENDER

13. – 15. SEPTEMBER 2013:	3. – 6. OKTOBER 2013:	1. - 3. NOVEMBER 2013:
Märklintage und IMA, Göppingen	modell – hobby – spiel, Leipzig	Die Modellbahn, München

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

CHEF VOM DIENST
Stefan Alkofer

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner, Klaus Eckert, Olaf Haensch, Korbinian Fleischer, Michael Robert Gauß
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Elke Albrecht, Telefon (08141) 53481-151, Fax (08141) 53481-200, e.albrecht@vgbahn.de
Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152, Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de
Verkaufsleitung: Bettina Wilgermein, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-200, bettina.wilgermein@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 24, ab 1.1.2012,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 52,60 €
Großes Abonnement 69,20 €
EU- und andere europäische Länder: Kleines Abonnement 63,80 €; Großes Abonnement 72,20 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: HOLLNAGEL, ARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

DAS GRÖSSTE IM NORDEN

Heute fast verschwunden, war Hamburg-Altona einst eines der wichtigsten Bahnbetriebswerke von Reichsbahn-Gesellschaft und Deutscher Bundesbahn.



FOTO: HAUCKE

GROSS IM KLEINEN

Wenn Rainer Tielke auf Reisen geht, könnte er sein Groß-Bahnbetriebswerk Hamburg-Altona sogar mit einer Hand tragen: Leichtbau macht´s möglich!

Das Oktober-Heft erscheint am **11. September** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



FOTO: SLG. ALBRECHT

ALLE ACHT STUNDEN EIN WAGEN

In Ammendorf wurde die weltweit größte Serie von Reisezugwagen gebaut: Fast 30000 Weitstreckenwagen.

AUSSERDEM

Kein bisschen müde

Neues Heim, neues Modellbauglück: Michael Blasche hat sich von seiner alten Miniaturwelt zugunsten einer neuen H0-Großanlage verabschiedet.

Leistungsübertragung

Mit Blick auf das Buchli-Prinzip befasst sich Werner Streil weiter mit den Antriebssystemen elektrischer Lokomotiven bis 1960.

Freiluft-Fahrvergnügen

Sommerzeit ist Gartenbahnzeit und auf den Einsatz im Grünen wartet eine ganze Reihe neuer Modelle.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: WOLLNY

DORNRÖSCHENSCHLAF IN DER ALTMARK

Über die noch heute vorhandenen Relikte des früheren Bahnknotens in Kalbe (Milde) ist inzwischen Gras gewachsen.

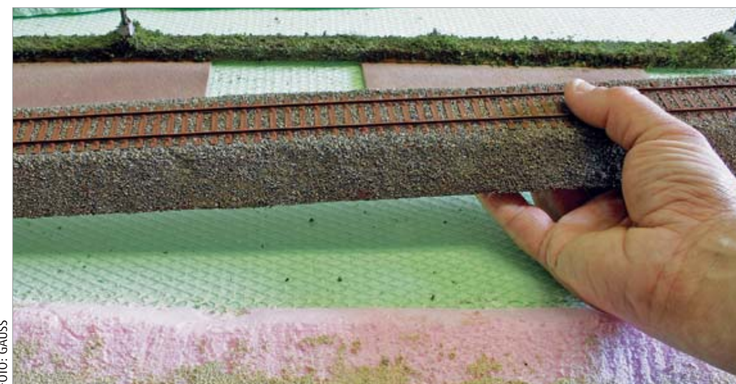


FOTO: GAUSS

INSZENIERUNGS-ASPEKTE

Nicht zuletzt für Modellfoto-Zwecke entstehen im Leichtbau robuste, frei kombinierbare Kulissenteile.

Durchs Ruhrgebiet

Doppel-DVD – 2,5 Stunden



Unsere filmischen Ruhrgebietstouren mit Großdieselloks sind legendär. Nach der 221 und der Ludmilla folgt die 225, die bis 2013 die 2500 t schweren Stahlbrammenzüge vom Stahlwerk in Duisburg zum Walzwerk in Hohenlimburg brachte. Eine perfekte „Tour de Ruhr", die an fast allen wichtigen Bauwerken und Fabriken entlangführt. Es ist eine Fahrt durch ein Verkehrslabyrinth von Strecken, Straßen, Flüssen und Kanälen. Sieben größere Fluss- und Kanalbrücken werden überfahren, 26 Eisenbahnstrecken und 118 Straßen über- oder unterquert, 17 Bahnübergänge liegen auf dem Weg, außerdem werden acht Straßenbahnlinien gekreuzt. Filmgenuss pur – nicht nur für die Fans der 225, der unterwegs u.a. V 200 053, 194 178, Ruhrpottsprinter, G 2000, 232, 241, 290, 185 und 189 begegnen.
Laufzeit 2,5 Stunden

Best.-Nr. 6117
€ 29,95

Weitere faszinierende Ruhrgebietstouren:

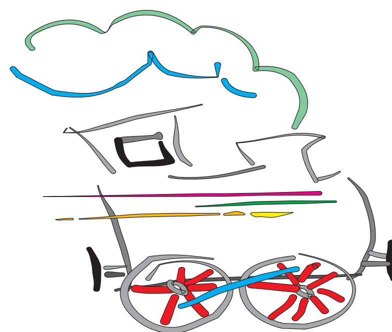


DVD Best.-Nr. 6095
€ 22,95



DVD Best.-Nr. 6093
€ 22,95







13.-15. September

Mehr Eisenbahn geht nicht:
Bei der IMA mit Märklintagen dreht sich an diesem Wochenende alles um die große und die kleine Bahn. DAS unvergessliche Erlebnis für die ganze Familie!









- Sonderfahrten mit „echten" Loks
- Große Lokparade am Bahnhof
- Einzigartige Märklin Exponate
- Über 9.000 m² Ausstellungsfläche
- Über 100 Aussteller
- Schauanlagen in vielen Spurgrößen
- Tolles Kinderprogramm







Märklintage Göppingen
30.Internationale Modellbahnausstellung

www.maerklin.de